



# *Die österreichische Verkehrswirtschaft*

Daten und Fakten - Ausgabe 2012



Unser Land fährt gut.



# VORWORT, INHALTSVERZEICHNIS & ZUSAMMENFASSUNG

## IMPRESSUM

### *Medieninhaber und Herausgeber*

Bundessparte Transport und Verkehr  
Wirtschaftskammer Österreich  
Wiedner Hauptstraße 63, 1045 Wien  
T 0590900-3244  
F 0590900-257  
E bstv@wko.at  
W <http://wko.at/bstv>

### *Corporate Design*

Bundessparte Transport und Verkehr in der Wirtschaftskammer Österreich

### *Hinweis*

Alle Angaben erfolgen trotz sorgfältigster Bearbeitung ohne Gewähr. Eine Haftung der Wirtschaftskammern Österreichs ist ausgeschlossen.

### *Autor*

Stabsabteilung Statistik der WKO

### *Grafik, Design*

[www.designAS.at](http://www.designAS.at)

### *Erscheinungsjahr*

2012

BUNDESSPARTE TRANSPORT UND VERKEHR • SCHIENENBAHNEN • SCHIFFFAHRTSUNTEIL  
LUFTFAHRTSUNTERNEHMEN • SEILBAHNEN • SPEDITEURE • TAXIUNTERNEHMEN • GUT  
RUNGSUNTERNEHMEN • AUTOBUSUNTERNEHMEN • FAHRSCHULEN • TANKSTELLEN • E  
TRANSPORT UND VERKEHR • SCHIENENBAHNEN • SCHIFFFAHRTSUNTERNEHMEN • LUF  
UNTERNEHMEN • SEILBAHNEN • SPEDITEURE • TAXIUNTERNEHMEN • GÜTERBEFÖRDE  
NEHMEN • AUTOBUSUNTERNEHMEN • FAHRSCHULEN • TANKSTELLEN • BUNDESSPART  
UND VERKEHR • SCHIENENBAHNEN • SCHIFFFAHRTSUNTERNEHMEN • LUFTFAHRTSUN  
SEILBAHNEN • SPEDITEURE • TAXIUNTERNEHMEN • GÜTERBEFÖRDERUNGSUNTERNEH  
BUSUNTERNEHMEN • FAHRSCHULEN • TANKSTELLEN • BUNDESSPARTE TRANSPORT UN  
SCHIENENBAHNEN • SCHIFFFAHRTSUNTERNEHMEN • LUFTFAHRTSUNTERNEHMEN • SE  
SPEDITEURE • TAXIUNTERNEHMEN • GÜTERBEFÖRDERUNGSUNTERNEHMEN • AUTOBUS  
MEN • FAHRSCHULEN • TANKSTELLEN • BUNDESSPARTE TRANSPORT UND VERKEHR • S  
NEN • SCHIFFFAHRTSUNTERNEHMEN • LUFTFAHRTSUNTERNEHMEN • SEILBAHNEN • S  
TAXIUNTERNEHMEN • GÜTERBEFÖRDERUNGSUNTERNEHMEN • AUTOBUSUNTERNEHMEP



## VORWORT

Verkehr ist der Blutkreislauf der Wirtschaft, ohne Verkehr gibt es keine arbeitsteilige Wirtschaft.

Als Bundessparte Transport und Verkehr der Wirtschaftskammer Österreich vertreten wir die Interessen aller Verkehrsunternehmen Österreichs. 35.000 Mitglieder sind in der Personen- und Güterbeförderung in sämtlichen Verkehrsträgern tätig. Die Branchen Straßengüterbeförderung, Autobusse, Taxi- und Mietwagen, Eisenbahnen, Schifffahrt, Luftfahrt, Speditionen, Seilbahnen, Garagen, Tankstellen und Fahrschulen beschäftigen 200.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, darunter auch 2.800 Lehrlinge. Ihre Ansprechpartner in der Bundessparte Transport Verkehr finden Sie auf [www.wko.at/verkehr](http://www.wko.at/verkehr).

Nach den wirtschaftlichen Einbrüchen in den letzten Jahren ist die Branche nun wieder vorsichtig optimistisch. Auch die Anzahl von beförderten Personen und Waren steigt wieder. Die aktuellen Handlungsfelder liegen u.a. in der Kostenbelastung durch hohe Treibstoffpreise, Beschränkungen durch Fahrverbote, Ausbildung von qualifizierten Arbeitskräften, eine koordinierte Verkehrsplanung – Raumplanung, die Sicherstellung der Schiffbarkeit der Donau.

Unter diesem Gesichtspunkt soll auch die vorliegende Zusammenstellung ausgewählter und regelmäßig aktualisierter Daten eine objektive Grundlage zur Versachlichung der rund um den Verkehrsbereich geführten Diskussionen bieten.



Ing. Mag. Alexander Klacska  
Obmann



Dr. Erik Wolf  
Geschäftsführer

## INHALTSVERZEICHNIS

<b>Zusammenfassung</b>	<b>07</b>
<b>1. Struktur der österreichischen Verkehrswirtschaft</b>	<b>10</b>
1.1. Einleitung	12
1.2. Neugründungen	14
1.3. Insolvenzen	16
<b>2. Der Arbeitsmarkt</b>	<b>18</b>
2.1. Anzahl der Beschäftigten	20
2.2. Anzahl der Lehrlinge	22
2.3. Anzahl der vorgemerkten Arbeitslosen	26
2.4. Tariflöhne	27
<b>3. Der Output</b>	<b>30</b>
3.1. Umsatz	32
3.2. Bruttowertschöpfung zu Faktorkosten	34
3.3. Investitionen	36
<b>4. Verkehrsspezifische Daten</b>	<b>38</b>
4.1. Verkehrswege	40
4.2. Kraftfahrzeugbestand	41
4.2.1. LKW und Sattelfahrzeuge	44
4.2.2. Anhänger	46
4.3. Neuzulassungen	47
4.4. Karten für digitale Tachografen	48
4.5. Verkehrsunfallbilanz	49
4.5.1. Straßenverkehrsunfälle	49
4.5.2. Unfälle mit schweren LKW	52
4.5.3. Internationaler Vergleich	56
4.6. Maut	58
<b>5. Betriebswirtschaftliche Daten</b>	<b>62</b>
5.1. Betriebswirtschaftliche Situation	64
5.2. Bilanz	64
5.3. Gewinn- und Verlustrechnung	66
5.4. Kennzahlen	66
5.4.1. Ertrags- und Rentabilitätskennzahlen	66
5.4.2. Kennzahlen zum Vermögen	69

\* Die Zusammenstellung „Die österreichische Verkehrswirtschaft – Daten und Fakten“ wird seit 2008 im Auftrag der Bundessparte Transport und Verkehr von der Stabsabteilung Statistik erstellt und bildet die Grundlage zur vorliegenden Publikation. Die Wirtschaftskammer Österreich übernimmt keine Haftung für Schäden oder Folgeschäden die auf diese Analyse oder auf mögliche fehlerhafte Angaben zurückgehen.



5.4.3.	<i>Kennzahlen zur Finanzierung und Liquidität</i>	71
5.4.4.	<i>Produktivitätskennzahlen</i>	74
<b>6.</b>	<b>Güterverkehr</b>	<b>76</b>
6.1.	Zusammenfassender Vergleich	78
6.2.	Straße	80
6.3.	Schiene	86
6.4.	Luftfahrt	88
6.5.	Donauschifffahrt	92
	EXKURS: Österreichs Transitverkehr über wichtige europäische Seehäfen	97
6.6.	Modal Split EU 27	97
<b>7.</b>	<b>Personenverkehr</b>	<b>100</b>
7.1.	Zusammenfassender Vergleich	102
7.2.	Straße (Buslinienverkehr)	102
7.3.	Schiene	104
	EXKURS: Nahverkehr	105
7.4.	Luftfahrt	106
7.5.	Schifffahrt	110
7.6.	Verkehrsmittelwahl in der EU	110

## ZUSAMMENFASSUNG

Die Sparte Transport und Verkehr zählt per 31. Dezember 2011 35.187 Mitglieder in Österreich, das sind 5,3 % aller Spartenmitglieder der Wirtschaftskammer Österreich. Bei 80 % davon (28.124) handelt es sich um aktive Mitglieder. Im Jahr 2011 kommt es insgesamt zu 1.830 Neugründungen. Im Zeitverlauf entwickelt sich sowohl die Anzahl der Mitglieder wie die der Neugründungen dynamisch. Ende 2011 (Dezember) gibt es in der Sparte Transport und Verkehr 23.719 Unternehmen.

In den Unternehmen der Sparte Transport und Verkehr werden im Dezember 2011 192.479 Beschäftigungsverhältnisse (ohne geringfügig Beschäftigte) gezählt. Insgesamt stehen im Jahr 2011 2.791 Lehrlinge in Ausbildung. Im Jahresdurchschnitt gibt es 2011 10.059 Arbeitslose in Verkehrsberufen; im Jahresvergleich ist die Anzahl der Arbeitslosen gesunken.

Die Sparte Transport und Verkehr verzeichnet 2009 Erlöse und Erträge in der Höhe von €38,6 Mrd. und eine Bruttowertschöpfung zu Faktorkosten von €12,6 Mrd. Die Unternehmen tätigen Bruttoinvestitionen im Wert von €5,1 Mrd.

Das Güterbeförderungsgewerbe ist gemessen an der Anzahl der aktiven Mitglieder (2011: 11.403), der Neugründungen (2011: 1.043), der Beschäftigungsverhältnisse (12/2011: 67.852 unselbständig Beschäftigte), der Erlöse und Erträge (2009: €9,2 Mrd.) sowie der Bruttowertschöpfung zu Faktorkosten (2009: €3,7 Mrd.) der größte Fachverband der Sparte Transport und Verkehr. In Hinblick auf die Lehrlingsausbildung sind die Schienenbahnen (2011: 1.318 Lehrlinge) der bedeutendste Fachverband. Der häufigste Lehrberuf in der Sparte ist jener des/der Speditionskaufmann/-frau (2011: 802 Lehrlinge).

Der Bestand an Straßenfahrzeugen liegt Ende 2011 bei rund 6,2 Mio. Kraftfahrzeugen und 679.002 Anhängern. Der Anteil der Zugmaschinen liegt bei 7,5 % gemessen am Gesamtbestand und bei 6,3 % bzw. bei 390.704 handelt es sich um Lastkraftwagen.

Eine Auswertung der LKW zeigt, dass 2011 ca. die Hälfte gewerblich genutzt werden, rund 16 % davon im Fuhrgewerbe und 84 % im Werkverkehr. Nach Nutzlastklassen differenziert, sind die LKW im Fuhrgewerbe deutlich größer als im Werkverkehr.

Im Jahr 2011 werden 457.485 Kraftfahrzeuge (davon: 36.123 LKW, 11.746 Zugmaschinen, 602 Omnibusse) und 29.451 Anhänger neu zugelassen. Im Vergleich: 2010 werden 424.114 Kraftfahrzeuge (davon: 31.071 LKW, 10.251 Zugmaschinen, 760 Omnibusse) und 26.489 Anhänger neu zugelassen. Damit liegt die Zahl der Neuzulassungen 2011 bei den Kraftfahrzeugen um 7,9 % über der des Jahres 2010 und um 11,2 % über jenen der Anhänger.



Die Straßenverkehrsunfallbilanz zeigt, dass PKW/Kombi jene Fahrzeugart ist, die am häufigsten an Unfällen beteiligt ist, gefolgt von LKW, Sattelfahrzeugen und Tankwagen. Dieses Ranking ist erklärbar mit der oben angeführten Verteilung der Anzahl der Kraftfahrzeuge.

Der Anteil der Unfälle, an denen schwere LKW beteiligt sind, liegt im 1. Halbjahr 2011 bei 3,9 %, der Anteil der damit verbundenen Verunglückten bei 3,9 %. Der Anteil der durch diese Unfälle getöteten Personen reduziert sich im Vergleich zum Vorjahr auf 14,6 %. Seit dem Jahr 1997 liegt der Anteil der Unfälle, an denen LKW über 3,5 Tonnen beteiligt sind, sowie der Anteil der dadurch Verunglückten, in etwa auf ähnlichem Niveau. In den letzten Jahren findet ein Rückgang statt. Der Anteil der durch schwere LKW-Unfälle getöteten Personen ist hingegen von Jahr zu Jahr stark schwankend.

Die durchschnittliche Umsatzrentabilität, d. i. der Gewinn (vor Ertragssteuern) in Prozent der Betriebsleistung, österreichischer Verkehrsunternehmen beträgt im Bilanzjahr 2009/10 1,0 %. Im Vergleich zum Vorjahr kommt es zu einer Erhöhung der Ertragskraft der Betriebe.

Die Eigenkapitalquote übersteigt mit 33,6 % den betriebswirtschaftlichen (Mindest-) Richtwert von 20 %. Die Eigenkapitalquote steigt mit zunehmender Betriebsgröße.

## DIE ÖSTERREICHISCHE VERKEHRSWIRTSCHAFT

### STRUKTUR

- 2011: 35.187 Mitglieder (aktiv und ruhend)
- 2011: 23.122 Unternehmen
- 2011: 1.830 Neugründungen (vorläufig)

### ARBEITSMARKT

- 2011: 207.076 unselbständig Beschäftigte (inkl. geringfügig Beschäftigte)
- 2011: 2.791 Lehrlinge
- 2011: 10.059 Arbeitslose in Verkehrsberufen

### OUTPUT (2009, ohne Fahrschulen)

- €38,6 Mrd Erlöse und Erträge
- €12,6 Mrd Bruttowertschöpfung zu Faktorkosten
- €5,1 Mrd Bruttoinvestitionen

### VERKEHRSSPEZIFISCHE DATEN

- KFZ-Bestand (2011): 6,2 Mio KFZ davon: 390.704 LKW (336.322 leichte LKW und 54.382 schwere LKW), 16.748 Sattelzugfahrzeuge, 9.602 Omnibusse sowie 679.002 Anhänger davon 28.661 Sattelanhänger
- KFZ-Neuzulassungen (2011): 457.485 KFZ (davon: 36.123 LKW (32.531 leichte LKW und 3.592 schwere LKW), 3.785 Sattelzugfahrzeuge, 602 Omnibusse) sowie 29.451 Anhänger

### BETRIEBSWIRTSCHAFTLICHE DATEN (Bilanzjahr 2009/10)

- Umsatzrentabilität: 1,0 % (durchschnittlich)
- Eigenkapitalquote: 33,6 % (durchschnittlich)

### GÜTERVERKEHR (Transportaufkommen in 1.000 T, 2011)

- Straße (österr. Unternehmen): 344.694
- Schiene (österr. Unternehmen): 103.220
- Luftfahrt (Inland nur einmal gezählt): 228
- Donauschifffahrt: 9.943
- Rohrleitungen: 64.586

### PERSONENVERKEHR (Anzahl der beförderten Personen in Mio., 2010/11)

- Straße (österr. Autobuslinien) 2010: 579,0
- Schiene (ÖBB): 209
- Luftfahrt: 25,8
- Schifffahrt: 1,1



Die Österreichische Verkehrswirtschaft  
Daten und Fakten - Ausgabe 2012

# STRUKTUR DER ÖSTERREICHISCHEN VERKEHRSWIRTSCHAFT



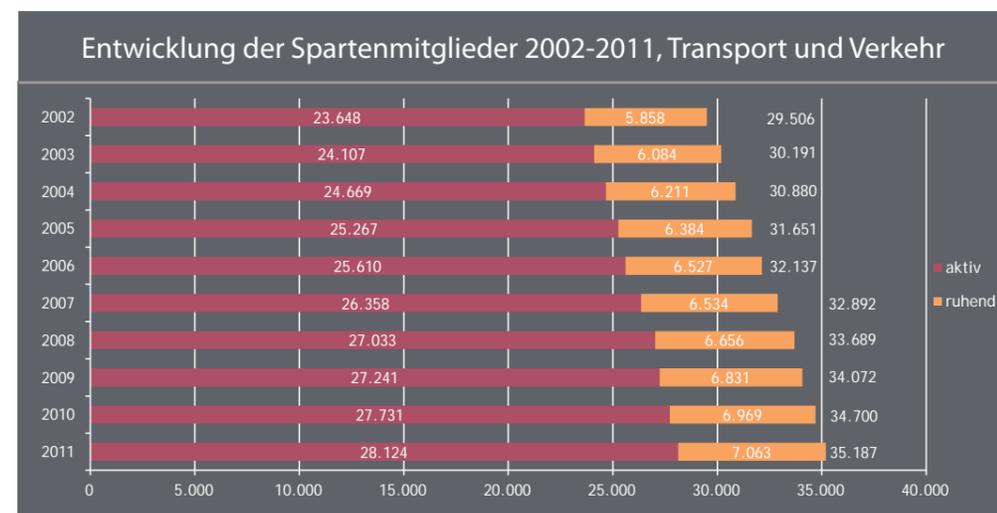


# 1. STRUKTUR DER ÖSTERREICHISCHEN VERKEHRSWIRTSCHAFT

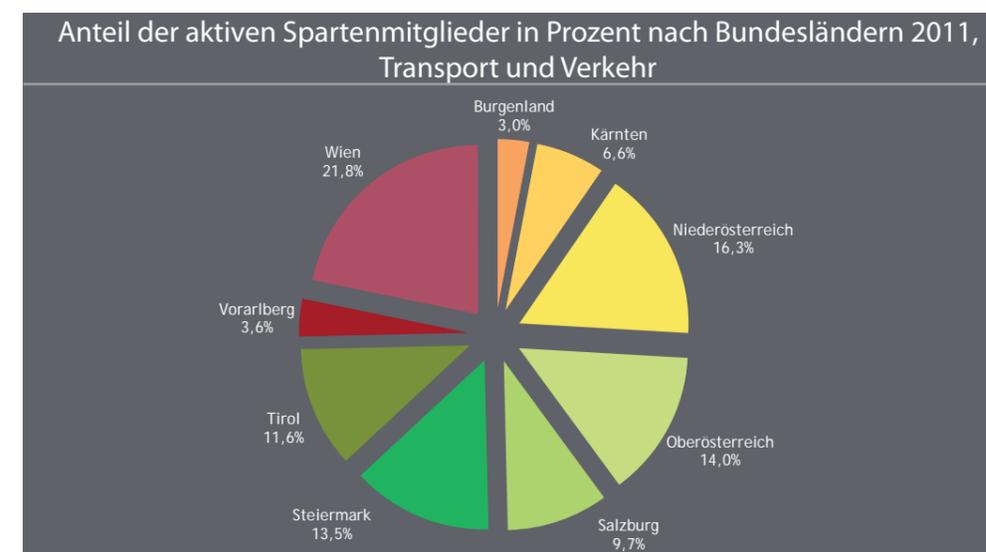
## 1.1. Einleitung

Ende 2011 zählt die Bundessparte Transport und Verkehr 35.187 Mitglieder, in Relation zu den Mitgliedern aller sieben Sparten (inkl. Mehrfachmitgliedschaften) umfasst dies 5,3 % aller aktiven und ruhenden Spartenmitgliedschaften.

Seit dem Jahr 2002 verzeichnet die Sparte einen stetigen Anstieg der Mitgliederzahl. Der Stand an aktiven Spartenmitgliedern erreicht Ende 2011 den Wert 28.124, das sind 80 % aller Mitglieder der Sparte Transport und Verkehr. Im Vergleich zu 2002 steigen die aktiven Spartenmitglieder um 18,9 %. Etwas mehr, nämlich 20,6 %, melden im selben Vergleichszeitraum ihre Berechtigung ruhend.



Im Bundesländervergleich haben mit Ende 2011 21,8 % der aktiven Mitglieder ihren Unternehmenssitz in Wien, 16,3 % in Niederösterreich, 14,0 % in Oberösterreich und 13,5 % in der Steiermark. Das Schlusslicht bildet das Burgenland mit 3,0 %.



Mit dem Berichtsjahr 2010 kommt die neue Fachorganisationsordnung zur Anwendung und damit folgende Änderungen: Neben der Reduktion der Anzahl der Fachgruppen auf 95 und der Verschiebung einzelner Berufsgruppen werden sowohl die meisten Fachgruppenbezeichnungen als auch die Nummerierung neu gestaltet. In der Sparte Verkehr werden 5 Fachverbände zu zwei zusammengelegt. Dabei handelt es sich um die Fachverbände Autobus-, Luftfahrt- und Schifffahrtunternehmungen sowie die Fahrschulen und der allgemeine Verkehr.

Die meisten Fachgruppenmitglieder in der Sparte Transport und Verkehr entfallen 2011 auf das Güterbeförderungsgewerbe mit 11.403 aktiven Mitgliedern, gefolgt von dem Beförderungsgewerbe mit PKW mit 10.269 Mitgliedern. Die wenigsten, jedoch verglichen mit den in der Branche unselbständig Beschäftigten gleich nach dem Güterbeförderungsgewerbe an zweiter Stelle rangierend, verzeichnet der Fachverband der Schienenbahnen.

Im Jahr 2011 verzeichnen die Spediteure, das Güterbeförderungsgewerbe und das Beförderungsgewerbe mit PKW, Fahrschulen und allgemeiner Verkehr sowie die Garagen-, Tankstellen- und Servicestationsunternehmen Mitgliederzuwächse.

1 „Mitglied“ einer Sparte sind alle Besitzer von Berechtigungen, die in die Wirkungsbereiche der in dieser Sparte zusammengefassten Fachgruppen fallen. Für die Zugehörigkeit zur Sparte sind Anzahl und Ausübung der sie begründenden Berechtigungen belanglos, es gibt nur eine einfache Mitgliedschaft. Gleichlautende Berechtigungen für mehrere Bundesländer führen jedoch zur Mitgliedschaft bei den betreffenden Sparten aller zuständigen Wirtschaftskammern.

2 Die aktive Mitgliedschaft durch den Besitz bzw. der Zuerkennung einer Gewerbeberechtigung bedingt nicht gleichzeitig die tatsächliche Ausübung des Gewerbes.

3 Mitglied einer Fachgruppe sind alle physischen und juristischen Personen, die Berechtigungen (Stamm- und Filialberechtigungen) im Wirkungsbereich dieser Fachgruppe besitzen. Bei einer Fachgruppe kann auch vom Inhaber mehrerer einschlägiger Berechtigungen nur eine Mitgliedschaft erworben werden, wobei es für diese Mitgliedschaft irrelevant ist,



	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Schienebahnen	69	71	71	78	75	76	77	90	89	89
Autobus-, Luftfahrt- und Schiffahrtunternehmen*	1.815	1.841	1.844	1.887	1.855	1.859	1.889	1.910	1.867	1.866
Seilbahnen	886	868	838	832	789	790	743	722	715	674
Spediteure	1.262	1.278	1.280	1.350	1.372	1.429	1.461	1.495	1.501	1.537
Beförderungsgewerbe mit PKW	8.370	8.482	8.680	8.939	9.033	9.221	9.543	9.795	10.102	10.269
Güterbeförderungsgewerbe	10.189	10.517	10.697	10.835	10.935	11.268	11.492	11.249	11.316	11.403
Fahrschulen, allgemeiner Verkehr*	725	719	742	742	755	770	780	799	806	826
Garagen-, Tankstellen- und Servicestationsunternehmen	3.094	3.184	3.315	3.424	3.569	3.708	3.830	3.950	4.049	4.278
Schiffahrtunternehmen	362	365	363	354	360	380	390	401	neue FÖO (FVe wurden zusammengelegt)	
Luftfahrtunternehmen	274	276	282	299	298	303	319	332		
Autobusunternehmen	1.179	1.200	1.199	1.234	1.197	1.176	1.180	1.177		
Fahrschulen	336	337	344	347	341	348	349	355		
Allgemeiner Fachverband	389	382	398	395	414	422	431	444		

\* Zwecks Fortführung der Zeitreihe wurden die seit 2010 im Fachverband Autobus-, Luftfahrt- und Schiffahrtunternehmen zusammengeführten Fachgruppen Schiffahrtunternehmen, Luftfahrtunternehmen und Autobusunternehmen bzw. im Fachverband Fahrschulen, allgemeiner Verkehr zusammengeführten Fachgruppen Fahrschulen und Allgemeiner Fachverband rückwirkend zusammengefasst. Unternehmen, die Fachgruppenmitgliedschaften in mehreren dieser Fachgruppen begründeten, werden daher in dieser Auswertung mehrfach gezählt. Es kann dadurch zu einer geringen Überhöhung der Zahlen vor 2010 kommen.  
Quelle: Wirtschaftskammern Österreichs, Mitgliederstatistik

## 1.2. Neugründungen

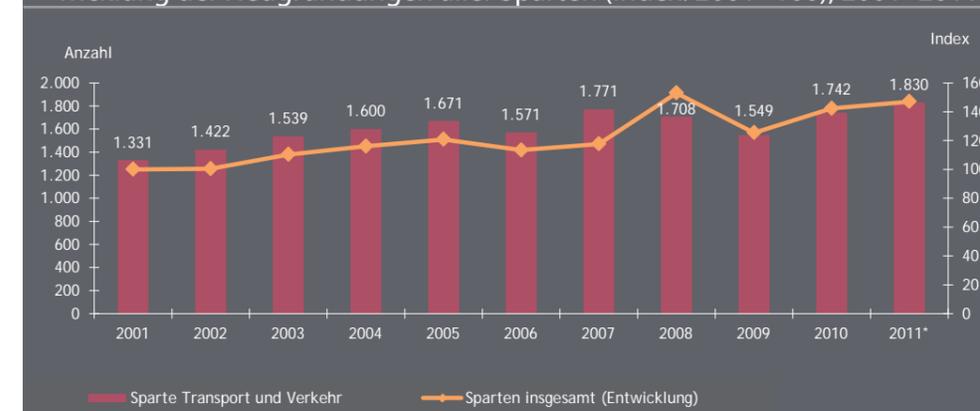
Zwischen 2001 und 2011 kommt es in der Sparte Transport und Verkehr im Vergleich zum Jahr 2001 zu einer Erhöhung der Neugründungen um 37,5 %. Insgesamt werden im Jahr 2011 1.830 Neugründungen in der Sparte gezählt, das sind ca. 4,4 % der Neugründungen aller Sparten.

Ein Vergleich der Gründungen zwischen der Sparte Transport und Verkehr mit den verbleibenden Sparten zeigt eine stärkere Gründungsintensität der Sparte in den Jahren 2001 bis 2003 wie zwischen 2006 und 2007. Der Rückgang zwischen 2005 und 2006 verläuft in der Sparte Transport und Verkehr parallel zu den anderen.

2008 kommt es zu einem Bruch in der Zeitreihe aufgrund geänderter rechtlicher Lage: Die Tätigkeit der selbständigen Personenbetreuung wurde im Jahr 2007 ausdrücklich in der Gewerbeordnung geregelt, dies führte zu einem sprunghaften Anstieg der Mitglieder- und Gründungszahlen im Jahr 2008.

Die Zunahme der Neugründungen in der Sparte Transport und Verkehr zwischen dem Jahr 2009 und 2011 beträgt 18,1 %.

Anzahl der Neugründungen in der Sparte Transport und Verkehr sowie die Entwicklung der Neugründungen aller Sparten (Index: 2001=100), 2001-2011



\* vorläufiger Wert, Quelle: Wirtschaftskammern Österreichs, Neugründungsstatistik

Auf der Fachverbandsebene kommt es im Güterbeförderungsgewerbe mit 1.043 neuen Unternehmen zu den meisten Neugründungen. Im Beförderungsgewerbe sind es 388 Neugründungen und bei den Garagen-, Tankstellen- und Servicestationsunternehmen 288. Im Fachverband Spediteure zeigt sich im Vergleich zu den Vorjahren eine stärkere Gründungsintensität.

Anzahl der Neugründungen nach Fachverbänden 2001-2011, Transport und Verkehr

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011*
Schienebahnen	1	2	3	2	4		1	1	5	1	-
Autobus-, Luftfahrt- und Schiffahrtunternehmen**	34	29	42	39	49	49	38	58	33	56	40
Seilbahnen	20	13	19	15	11	8	5	1	6	16	6
Spediteure	43	51	54	52	82	58	82	59	66	57	78
Beförderungsgewerbe mit PKW	237	320	363	397	403	316	353	403	364	420	388
Güterbeförderungsgewerbe	852	841	914	905	947	923	1.035	963	844	938	1.043
Fahrschulen, allgemeiner Verkehr**	51	43	31	44	33	46	30	25	34	36	42
Garagen-, Tankstellen- und Servicestationsunternehmen	121	154	159	204	197	220	274	209	229	273	288
Schiffahrtunternehmen	11	5	8	6	10	14	11	10	neue FÖO (FVe wurden zusammengelegt)		
Luftfahrtunternehmen	11	11	8	14	9	16	18	23			
Autobusunternehmen	12	13	26	19	30	19	9	25			
Fahrschulen	10	17	6	12	9	8	10	5			
Allg. FV des Verkehrs (inkl. nicht näher)	41	26	25	32	24	38	20	20			

\* vorläufiger Wert

\*\* Zwecks Fortführung der Zeitreihe wurden die seit 2010 im Fachverband Autobus-, Luftfahrt- und Schiffahrtunternehmen zusammengeführten Fachgruppen Schiffahrtunternehmen, Luftfahrtunternehmen und Autobusunternehmen bzw. im Fachverband Fahrschulen, allgemeiner Verkehr zusammengeführten Fachgruppen Fahrschulen und Allgemeiner Fachverband rückwirkend zusammengefasst. Unternehmen, die Fachgruppenmitgliedschaften in mehreren dieser Fachgruppen begründeten, werden daher in dieser Auswertung mehrfach gezählt. Es kann dadurch zu einer geringen Überhöhung der Zahlen vor 2010 kommen.  
Quelle: Wirtschaftskammern Österreichs, Neugründungsstatistik

ob und in welchem Umfang die Ausübung der Berechtigungen erfolgt. Werden jedoch innerhalb derselben Fachgruppe Berechtigungen in mehreren Bundesländern ausgeübt, so bedingt dies in jeder zuständigen Wirtschaftskammer eine gesonderte Fachgruppenmitgliedschaft. Fällt eine Berechtigung in den Wirkungsbereich mehrerer Fachgruppen, so ergibt sich auf Grund dieser einen Berechtigung die Mitgliedschaft bei allen einschlägigen Fachgruppen; dies ist insbesondere in der Sparte Handel häufig der Fall.

4 Eine Neugründung ist nach der „Kontinuitätsregel“ nur dann gegeben, wenn zwei von drei Merkmalen erfüllt sind: Firmenbezeichnung, Standort und Branchenzugehörigkeit neu. Die Übernahme bestehender Unternehmen (zB Übergabe vom Vater auf den Sohn) sind in den Gründungsdaten nur dann enthalten, wenn sich das Tätigkeitsprofil des betreffenden Unternehmens ändert, dh der Übernehmer (neues Kammermitglied) auf dem betreffenden Standort eine andere Fachgruppenzugehörigkeit aufweist.



### 1.3. Insolvenzen

Zwischen 1. Jänner 2011 und 31. Dezember 2011 werden im Sektor „Landverkehr“ (ÖNACE 49 nach ÖNACE 2008) insgesamt 202 Insolvenzen eröffnet und 215 Konkursanträge mangels Masse abgewiesen. Im Vergleich zum Vorjahr verringert sich die Anzahl der eröffneten Insolvenzen um 16,5 % und die Anzahl der abgewiesenen Konkursanträge um 8,1 %.

Anzahl der innerhalb der letzten 12 Monate eröffneten Insolvenzen und abgewiesenen Konkursanträge per 1.1.2011 bzw. 1.1.2012 im Landverkehr, Hilfs- und Nebentätigkeiten für den Verkehr (inkl. Reisebüros), Tankstellen und Fahrschulen

	Anzahl der eröffneten Insolvenzen*		Anzahl der abgewiesenen Konkursanträge*	
	per 1.1. 2012	per 1.1. 2011	per 1.1. 2012	per 1.1. 2011
Landverkehr insgesamt	202	242	215	234
davon				
Personenbeförderung im Linienverkehr zu Land	1	0	0	0
Betrieb von Taxis und Mietwagen mit Fahrer	42	35	39	30
Sonst. Personenbeförderung im Landverkehr	52	40	42	31
Güterbeförderung im Straßenverkehr	150	193	173	203
Hilfs- und Nebentätigkeiten für den Verkehr; Reisebüros insgesamt	43	37	21	19
davon				
Spedition, sonst. Verkehrsvermittlung	28	25	11	11
Tankstellen	9	8	6	7
Fahrschulen	4	3	0	1

\* innerhalb der letzten 12 Monate  
\*\* Umstellung auf ÖNACE 2008, Daten mit den Jahren vor 2008 nur bedingt vergleichbar. Der Landverkehr insgesamt entspricht nicht der Summe der angeführten Unterpunkte, da die Gliederung geändert wurde und eine Summenbildung wie in der Vergangenheit zu Doppelzählungen führt.  
Quelle: Kreditschutzverband von 1870, Sonderauswertung



Die Österreichische Verkehrswirtschaft  
Daten und Fakten - Ausgabe 2012



**DER ARBEITSMARKT**



## 2. DER ARBEITSMARKT

### 2.1. Anzahl der Beschäftigten

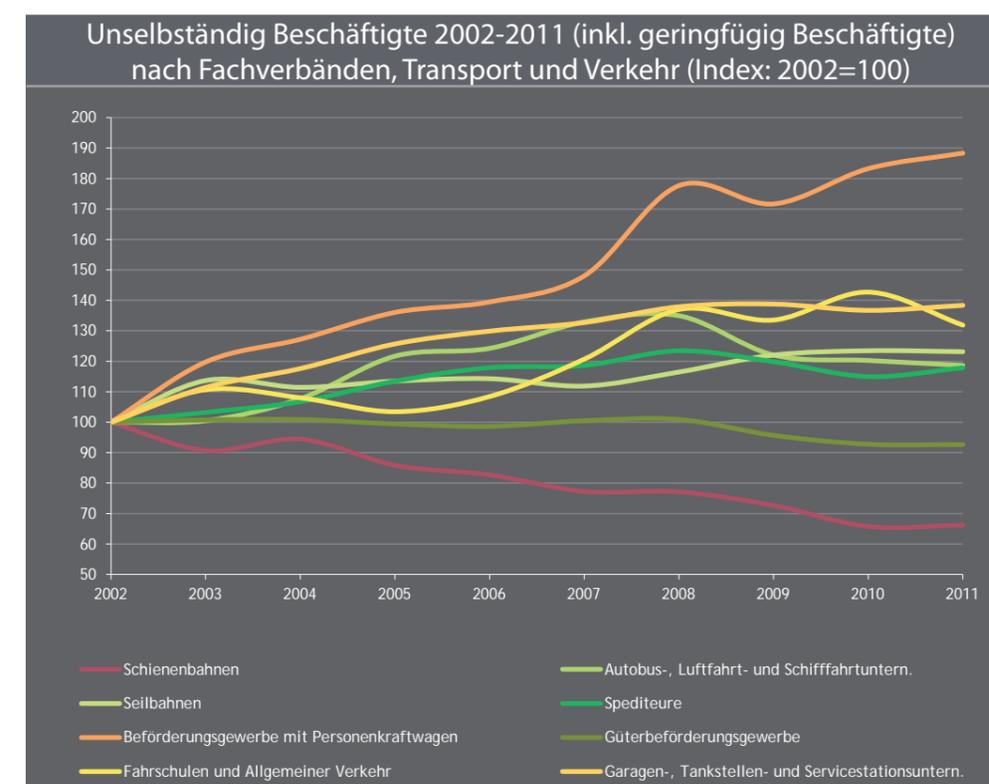
Mit Ende 2011 sind in den der Sparte Transport und Verkehr zugeordneten Unternehmen 192.479 Arbeitnehmer/innen beschäftigt. Die meisten unselbständig Beschäftigten finden sich im Güterbeförderungsgewerbe mit 67.852 Beschäftigungsverhältnissen, die zweitgrößte Branche – die Schienenbahnen – zählt 40.394 Beschäftigte mit Jahresende. Damit ist das Güterbeförderungsgewerbe die größte Branche bei den Beschäftigungsverhältnissen sowie bei der Anzahl der Mitglieder (vgl. Kapitel 1). Die wenigsten Unselbständigen weisen der allgemeine Verkehr und die Fahrschulen auf.



\* ohne geringfügig Beschäftigte und öffentlichen Dienst, neue FOO ab 2010, Quelle: Wirtschaftskammern Österreichs, Beschäftigungsstatistik

Im Zeitraum 2002 bis 2011 kommt es in den Fachverbänden zu einem Auf und Ab der Beschäftigungsverhältnisse. Vor allem bei den Schienenbahnen und dem Güterbeförderungsgewerbe finden sich Beschäftigungsrückgänge. Bei den anderen Fachverbänden kommt es tendenziell zu einer Zunahme in der Anzahl der Beschäftigten.

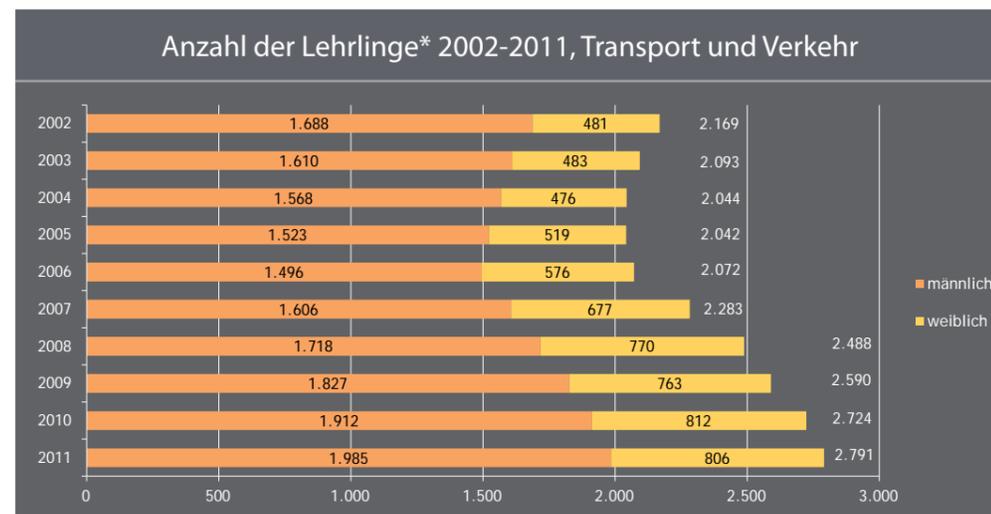
Im Jahresvergleich 2011/2010 verzeichnen die Spediteure, die Schienenbahnen, die Garagen-, Tankstellen- und Serviceunternehmungen und das Beförderungsgewerbe mit PKW einen Beschäftigungsaufbau. Zu keiner Veränderung kommt es bei den Seilbahnen und dem Güterbeförderungsgewerbe. Ein Rückgang ist bei den Autobus-, Luftfahrt- und Schifffahrtunternehmungen sowie dem Fachverband der Fahrschulen und allgemeinen Verkehr zu vermerken.





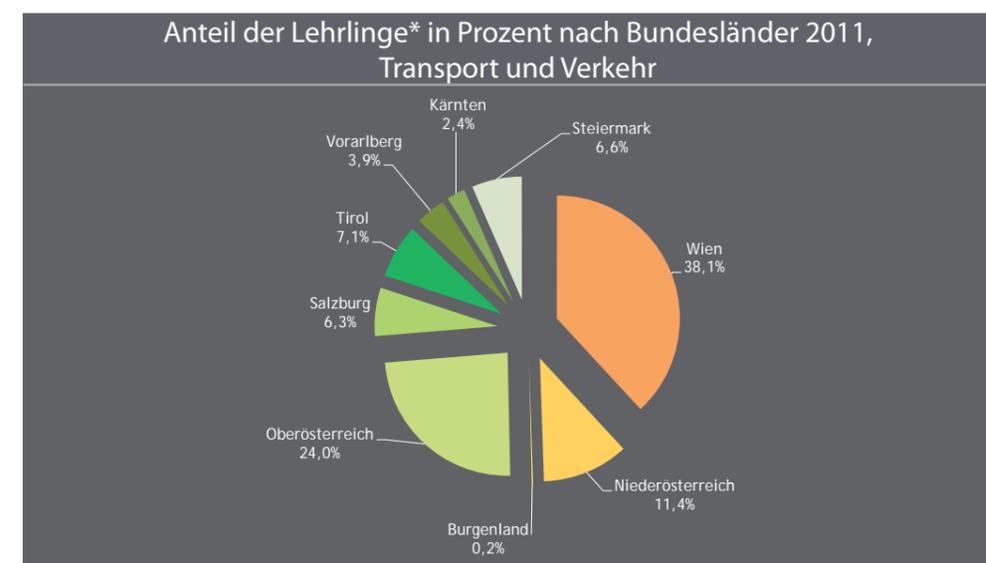
## 2.2. Anzahl der Lehrlinge

Während des Jahres 2011 werden in den Betrieben der Sparte Transport und Verkehr in Summe 2.791 Lehrlinge ausgebildet, das sind 2,2 % der gewerblichen Wirtschaft. Von den Auszubildenden sind ca. 71,1 % Burschen und 28,9 % Mädchen. Zwischen 2002 und 2005 kommt es zu einem stetigen Rückgang in den Lehrlingszahlen, 2006 zu einer leichten Zunahme, die sich kontinuierlich auch 2011 fortsetzt.



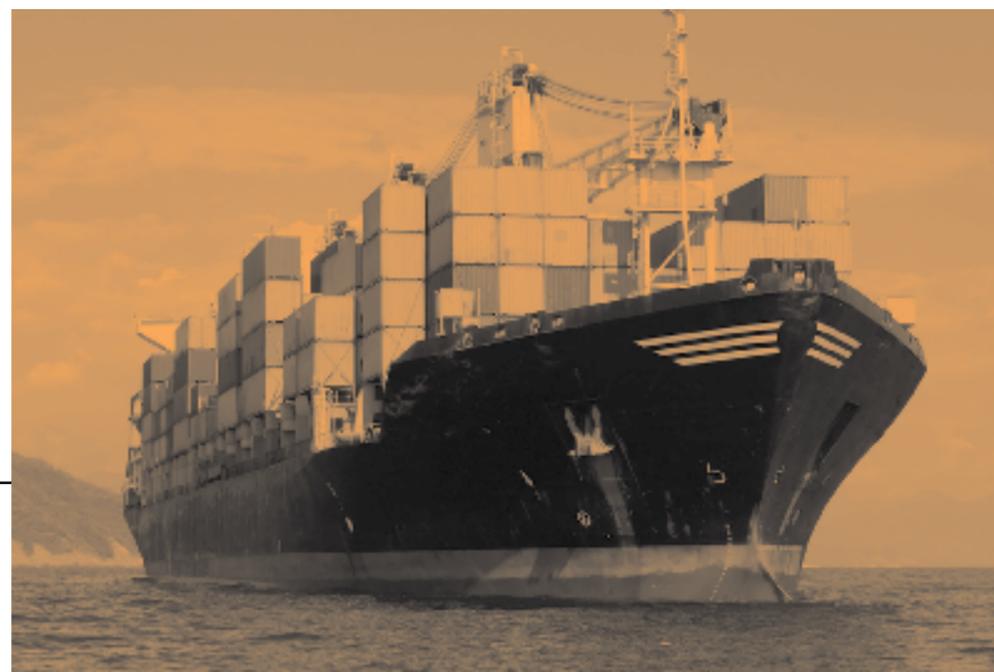
\* Einfach- und Mehrfachlehren, Quelle: Wirtschaftskammern Österreichs, Lehrlingsstatistik

Auf Bundesländerebene werden im Jahr 2011 mehr als ein Drittel der Lehrlinge von Unternehmen in Wien ausgebildet und rund ein Viertel von oberösterreichischen Unternehmen.



\* Einfach- und Mehrfachlehren, Quelle: Wirtschaftskammern Österreichs, Lehrlingsstatistik

Der Fachverband Schienenbahnen zählt in der Lehrlingsausbildung zum bedeutendsten mit insgesamt 1.318 Lehrlingen im Jahr 2011. Seit 2007 kommt es in dem Fachverband zu einer Zunahme bei den in Ausbildung stehenden Lehrlingen, ebenso wie bei den Seilbahnen. Im Vergleich zum Vorjahr werden weniger Lehrlinge im zusammengefassten Fachverband Autobus-, Luftfahrt- und Schifffahrtunternehmungen und im Beförderungsgewerbe mit PKW ausgebildet. Bei den verbleibenden Fachverbänden befinden sich etwas mehr Jugendliche als im Vorjahr in einer Lehrlingsausbildung.





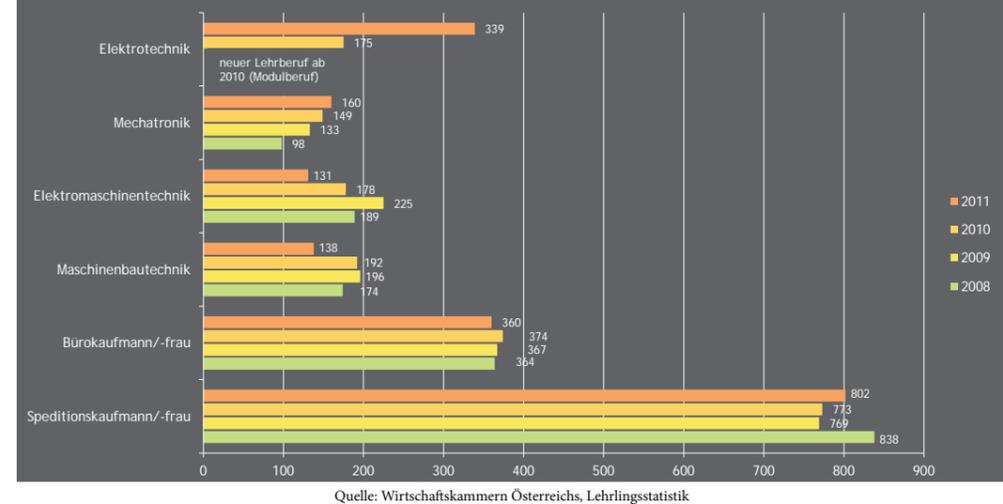
Anzahl der Lehrlinge nach Fachverbänden\* 2002-2011, Transport und Verkehr

	2002*	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Schienebahnen	1.114	1.113	1.052	949	880	957	1.016	1.180	1.260	1.318
Autobus-, Luftfahrt- und Schifffahrtunternehmen <sup>1</sup>	85	51	49	55	58	50	60	61	58	56
Seilbahnen	8	9	8	12	14	15	36	79	107	112
Spediteure	682	648	644	687	736	827	936	872	896	922
Beförderungsgewerbe mit PKW	31	40	37	45	52	83	81	103	118	103
Güterbeförderungsgewerbe	175	151	138	154	193	205	214	178	166	169
Fahrschulen, allgemeiner Verkehr <sup>1</sup>	13	11	19	15	22	20	19	19	20	24
Garagen-, Tankstellen- und Servicestationsunternehmen	9	14	24	6	23	30	32	33	26	30
<b>Gesamt</b>	<b>2.117</b>	<b>2.037</b>	<b>1.971</b>	<b>1.923</b>	<b>1.978</b>	<b>2.187</b>	<b>2.394</b>	<b>2.525</b>	<b>2.669</b>	<b>2.750</b>

\* Einfachlehren, ab 2009 inkl. Modulberufe  
<sup>1</sup> ab 2010 neue FOO. Zwecks Fortführung der Zeitreihe wurden die seit 2010 im Fachverband 5020 zusammengeführten Fachgruppen Schifffahrtsunternehmen, Autobusunternehmen und Luftfahrtunternehmen rückwirkend zusammengefasst. Unternehmen, die Fachgruppenmitgliedschaften in mehreren dieser Fachgruppen begründeten, werden daher in dieser Auswertung mehrfach gezählt. Es kann dadurch zu einer geringen Überhöhung der Zahlen vor 2010 kommen. Gleiches gilt für die Fachgruppe 5070, wo die Fahrschulen und der Allgemeine Verkehr zusammengefasst wurden.  
 Anmerkung: inklusive Jugendlicher, die einen Ausbildungsplatz in der integrativen Berufsausbildung haben  
 Quelle: Wirtschaftskammern Österreichs, Lehrlingsstatistik

Der häufigste Lehrberuf im Bereich Transport und Verkehr ist seit Jahren der des/der Speditionskaufmanns/frau. Im Jahr 2011 zählt man 802 Jugendliche, die sich für diesen Beruf entscheiden, 9,0 % mehr als im vergangenen Jahr 2010. Als zweitbeliebtester Lehrberuf in der Sparte Transport und Verkehr gilt der des/der Bürokaufmanns/-frau mit 360 Lehrlingen.

Anzahl der Lehrlinge nach den häufigsten Lehrberufen 2007-2011, Transport und Verkehr



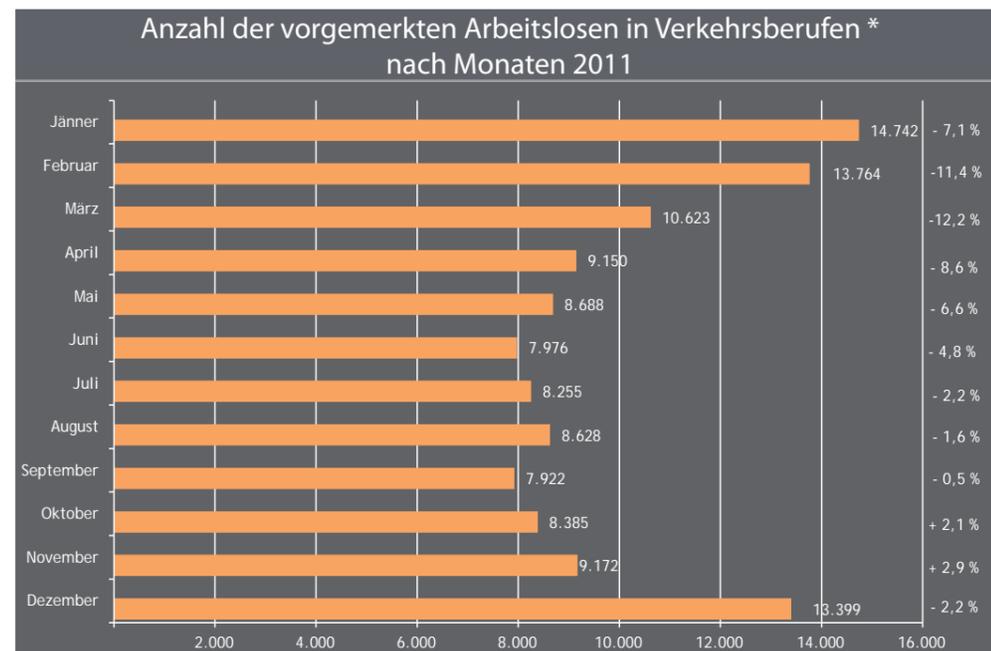
Der ab dem Berichtsjahr 2010 neue Modulberuf Elektrotechnik umfasst im Jahr 2011 339 Lehrlinge.



### 2.3. Anzahl der vorgemerkten Arbeitslosen

Im Jahresdurchschnitt 2011 sind 10.059 Personen in Verkehrsberufen als arbeitslos vermerkt, das sind 4,1 % aller Arbeitssuchenden und 5,1 % weniger Arbeitslose als im vergangenen Jahr 2010. In Grafik 9 ist die saisonbedingte Arbeitslosigkeit im Zeitraum Jänner bis März und im Dezember am stärksten ausgeprägt.

Im Vergleich zu den Vorjahresmonaten kommt es bis auf Oktober und November zu einem Rückgang der Arbeitslosenzahlen. Am deutlichsten reduziert sich die Arbeitslosenquote im März im Ausmaß von -12,2 % im Vergleich zum Vorjahresmonat. Die Monate Oktober und November zeichnen sich durch eine leichte Erhöhung zwischen 2,0 % und knapp unter 3,0 % aus.

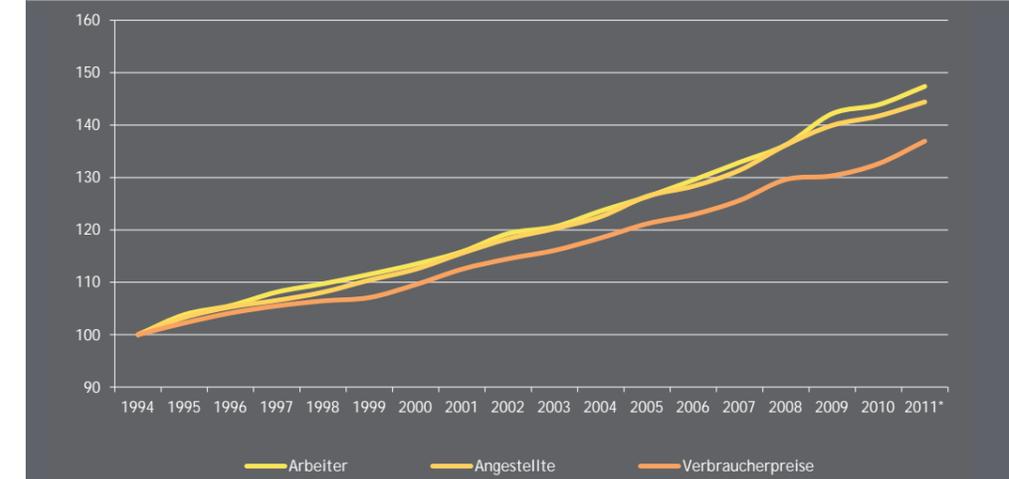


\* Berufsobergruppe 42-47= Landverkehrsberufe, Wasserverkehrsberufe, Luftverkehrsberufe, Speditionsfachleute, Transportarbeiter/innen. Seit 2003 werden die Nachrichtenberufe (4501-4531) und Reise-, Fremdenverkehrsfachleute (4605) heraus gerechnet, daher ist kein Zeitvergleich möglich.  
Quelle: Arbeitsmarktservice Österreich

### 2.4. Tariflöhne

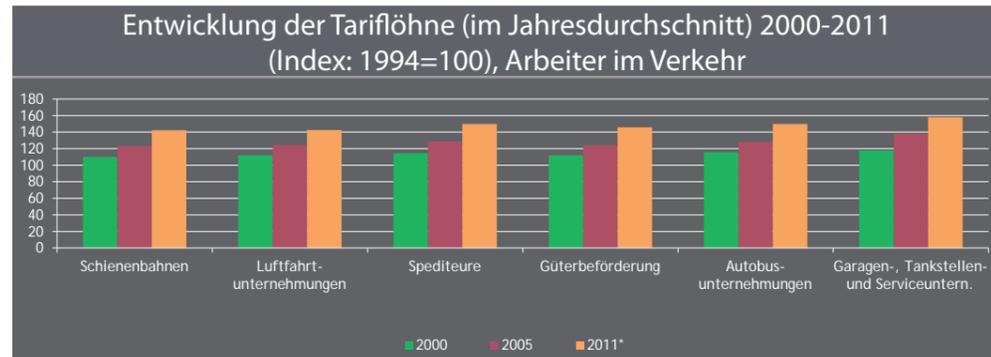
Die Mindestlöhne der Arbeiter und Angestellte der österreichischen Verkehrswirtschaft werden in den vergangenen Jahren um 47,4 % bzw. 44,4 % angehoben. Im Vergleich dazu steigen die Verbraucherpreise um 36,9 %. Die Veränderung zwischen 2010 und 2011 führt bei den Arbeitern zu einer Erhöhung von 2,4 %, bei den Angestellten um 1,9 %.

Entwicklung der Tariflöhne und der Verbraucherpreise (im Jahresdurchschnitt) 1994-2011 (Index: 1994=100)



\* vorläufiger Wert  
Hinweis: ab 2008 neues Gewichtungsschema, verkettete Werte. Weggefallen sind Schifffahrtunternehmungen, Kraftfahrerschulen und Österreichischer Rundfunk GmbH  
Quelle: Statistik Austria

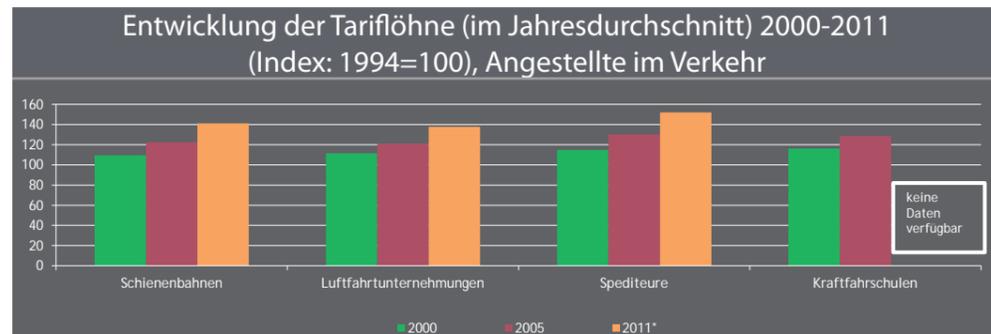
Wie in der folgenden Grafik erkennbar, kommt es bei den Arbeitern im Verkehrsbereich in der Zeit zwischen 1999 und 2011 zu einer kontinuierlichen Lohnsteigerung. Die stärksten Zuwächse verzeichnen die Garagen-, Tankstellen- und Serviceunternehmen.



\* vorläufiger Wert  
Hinweis: ab 2008 neues Gewichtungsschema, verkettete Werte. Weggefallen sind Schifffahrtsunternehmen, Kraftfahrtschulen und Österreichischer Rundfunk GesmbH  
Bis April 2008 wurde beim Kollektivvertrag der AUA eine Einschleifregelung, die für einen Teil der Beschäftigten gültig war, mitberücksichtigt. Dadurch kam es in dieser Indexreihe zu teilweise von den KV-Erhöhungen abweichenden Veränderungen. Seit April 2008 wurde in dieser Indexreihe keine Erhöhung auf Basis einer Einschleifregelung mehr vorgenommen.

Quelle: Statistik Austria

Bei den Angestellten fällt die Erhöhung der Gehälter im Zeitraum 1999 bis 2011 bei den Spediteuren am höchsten aus, bei den Luftfahrtunternehmen am schwächsten.



\* vorläufiger Wert  
Hinweis: ab 2008 neues Gewichtungsschema, verkettete Werte. Weggefallen sind Schifffahrtsunternehmen, Kraftfahrtschulen und Österreichischer Rundfunk GesmbH  
Bis April 2008 wurde beim Kollektivvertrag der AUA eine Einschleifregelung, die für einen Teil der Beschäftigten gültig war, mitberücksichtigt. Dadurch kam es in dieser Indexreihe zu teilweise von den KV-Erhöhungen abweichenden Veränderungen. Seit April 2008 wurde in dieser Indexreihe keine Erhöhung auf Basis einer Einschleifregelung mehr vorgenommen.

Quelle: Statistik Austria



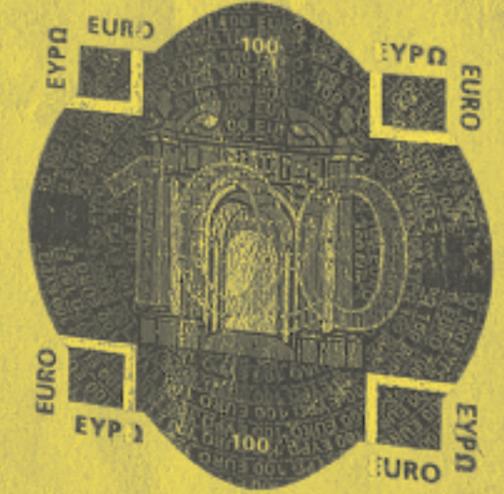


© BCE ECB EZB EKT EKP 2002

1000

# DER OUTPUT

100 EURO  
ΕΥΡΩ



100 EURO  
ΕΥΡΩ



## 3. DER OUTPUT

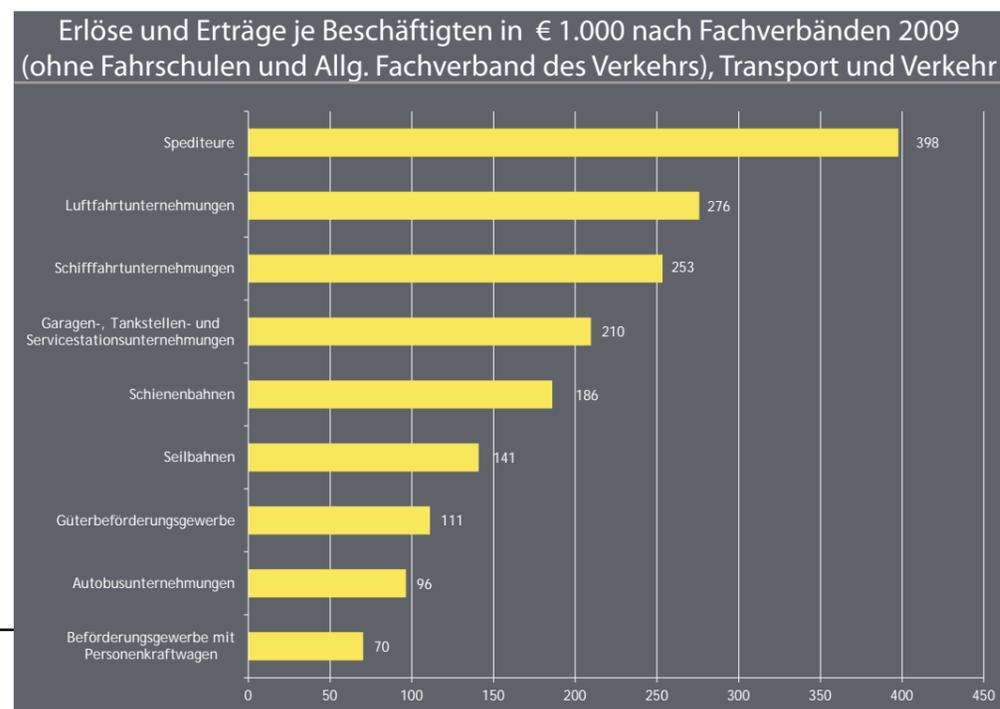
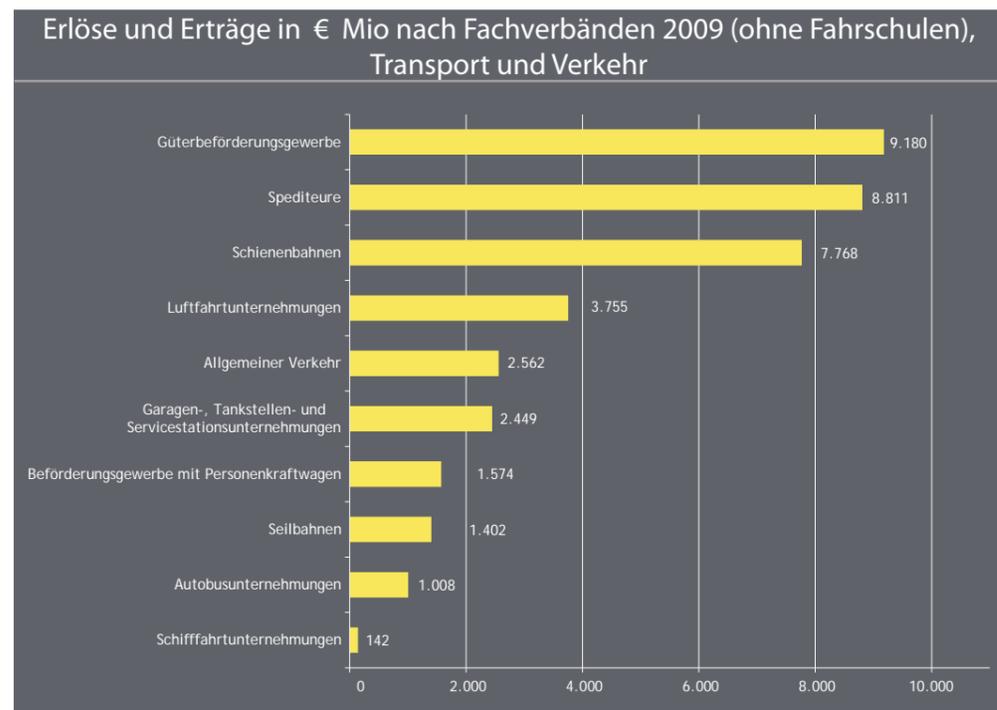
Anmerkung: Die vorliegenden Daten sind Teil einer Sonderauswertung der Leistungs- und Strukturstatistik in der Kammersystematik der Statistik Austria für das Berichtsjahr 2009. Das Erhebungskonzept basiert auf einer Konzentrationsstichprobenerhebung mit Schwerpunktzuordnung kombiniert mit der vermehrten Verwendung von Verwaltungsquellen, der Anwendung statistischer Modellberechnungen und die Nutzung von Synergien zwischen Erhebungen.

Mit der Erhebung sind rund 75 % der Unternehmen und 85 % der unselbständig Beschäftigten abgedeckt. Da ein Jahresvergleich einerseits durch die Änderung des Erhebungskonzeptes 2002 nur bedingt möglich ist und andererseits bei Fachverbänden mit wenigen Unternehmen problematisch erscheint, wird auf einen Mehrjahresvergleich auf Fachverbandsebene verzichtet. Bei den Fachverbänden mit einer geringen Unternehmensanzahl (Schienebahnen, Schifffahrt, Luftfahrt und Sonstiges) kommt es zu größeren Unregelmäßigkeiten als in vergleichbaren Branchen.

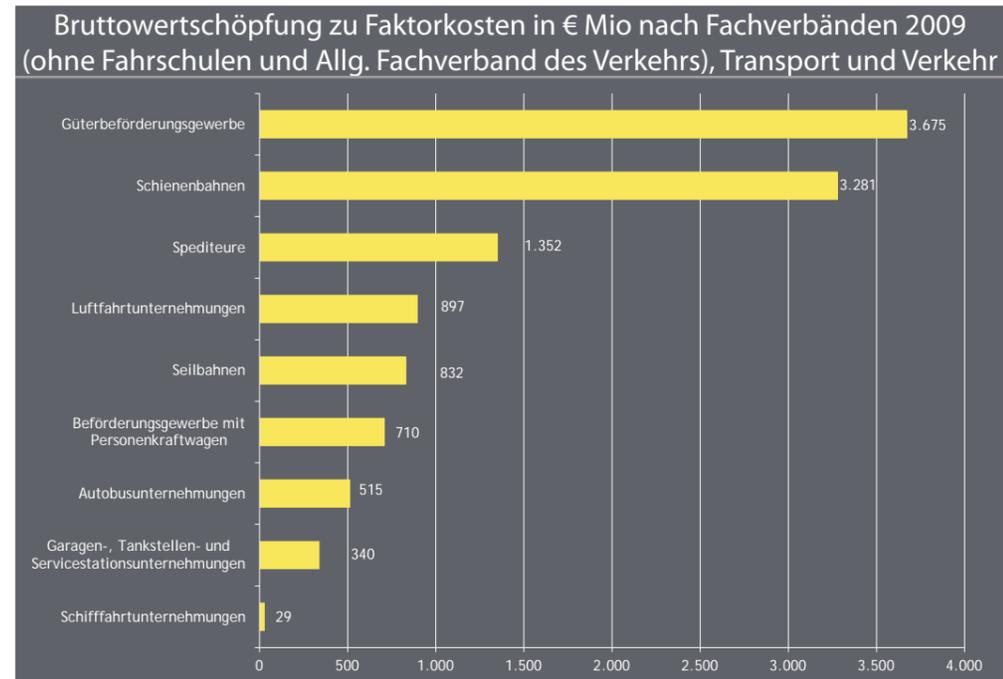
### 3.1. Umsatz

Die Unternehmen in der Sparte Transport und Verkehr (ohne Fahrschulen) erzielen 2009 Erlöse und Erträge im Wert von rund €38,6 Mrd., das sind 12,3 % weniger als im vorhergehenden Jahr 2008. Das Güterbeförderungsgewerbe erwirtschaftet 2009 im Vergleich zu den anderen Branchen in der Sparte mit €9,2 Mrd. die höchsten Erlöse und Erträge. Die Spediteure erzielen €8,8 Mrd. und die Schienebahnen €7,8 Mrd. an Erlösen und Erträgen.

Setzt man die Erlöse und Erträge in Bezug zu der Anzahl der Beschäftigten, liegen die Spediteure mit €398.000,- Erlöse und Erträge je Beschäftigten im Jahr 2009 an der Spitze des Branchenrankings, an zweiter Stelle die Luftfahrtunternehmen mit €276.000,-, gefolgt von den Schifffahrtunternehmen (€253.000,-). Das Güterbeförderungsgewerbe weist €111.000,- an Erlösen und Erträgen je Beschäftigten auf.



Quelle: Statistik Austria, Sonderauswertung der Leistungs- und Strukturstatistik



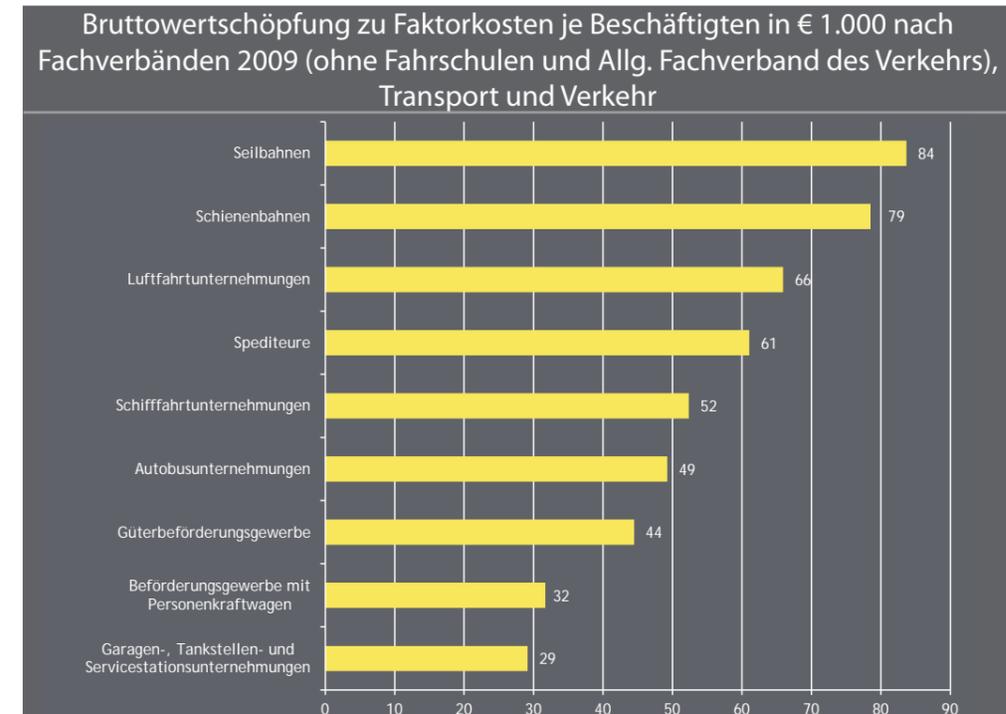
Quelle: Statistik Austria, Sonderauswertung der Leistungs- und Strukturstatistik

### 3.2. Bruttowertschöpfung zu Faktorkosten

Die Bruttowertschöpfung zu Faktorkosten ist definiert als Umsatzerlöse minus den Vorleistungen und den Steuern und Abgaben zuzüglich der Subventionen. Die Sparte Transport und Verkehr erzielt 2009 eine Wertschöpfung von €12,6 Mrd.

Für eine arbeitsteilige Wirtschaft ist die Verkehrswirtschaft von zentraler Bedeutung, damit verbunden sind eine Reihe von indirekten Wertschöpfungseffekten in den einzelnen österreichischen Verkehrsbranchen, die in dem oben angeführten Wert nicht berücksichtigt werden.

Das Güterbeförderungsgewerbe stellt gemessen an der Bruttowertschöpfung im Vergleich zu den abgebildeten Branchen (siehe Grafik 15) die wichtigste in der Sparte Transport und Verkehr dar. 2009 entfällt rund ein Drittel der Bruttowertschöpfung der österreichischen Verkehrswirtschaft auf diese Branche. Die Wertschöpfung der Schienebahnen fällt deutlich höher aus, als die der Spediteure, was aufgrund des höheren Anteils der Vorleistungen bei den Spediteuren erklärbar ist.



Quelle: Statistik Austria, Sonderauswertung der Leistungs- und Strukturstatistik

Bei dem Vergleich der Bruttowertschöpfung je Beschäftigten nach Branchen weisen die Seilbahnen und die Schienebahnen die höchsten Werte im Jahr 2009 auf. Die Schlusslichter bilden die Garagen-, Tankstellen- und Serviceunternehmen und das Beförderungsgewerbe mit PKW.

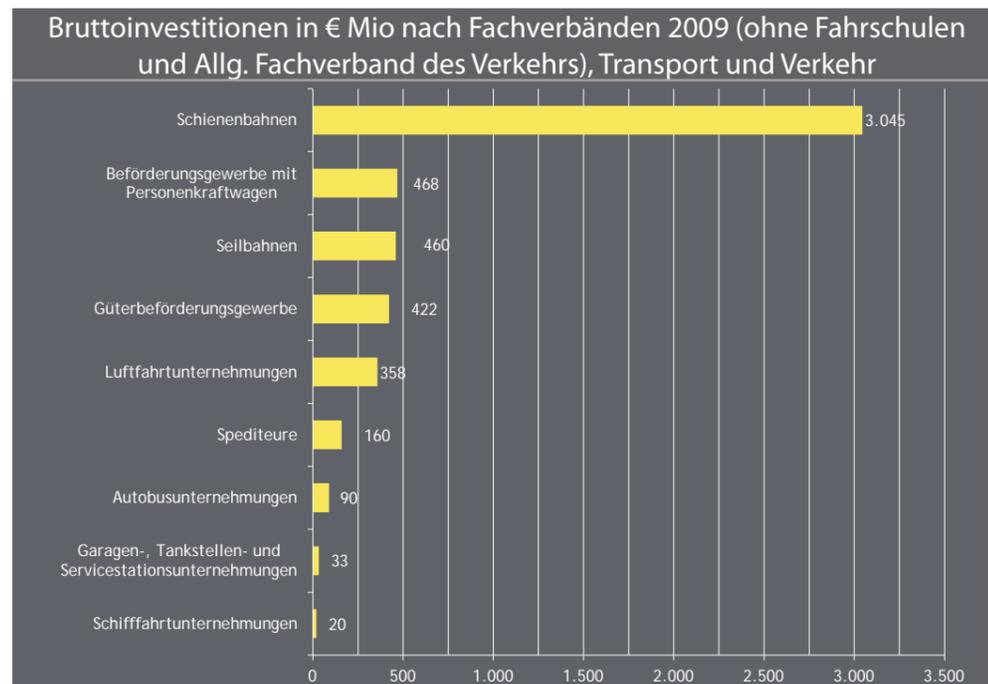




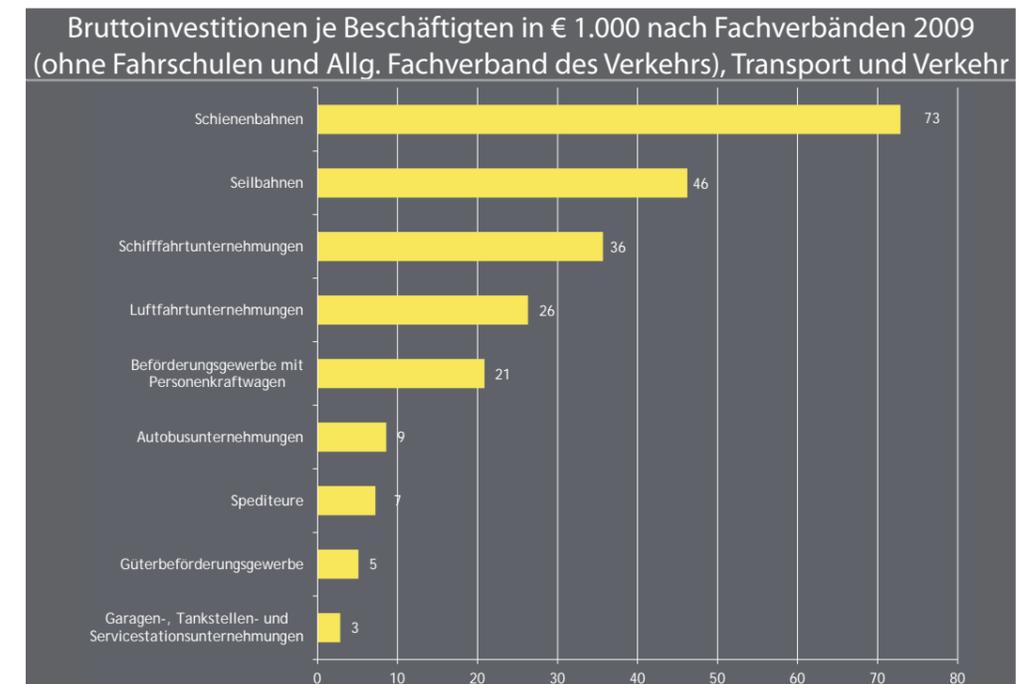
### 3.3. Investitionen

In Summe tätigen die Unternehmen der Sparte Transport und Verkehr im Jahr 2009 Bruttoinvestitionen in der Höhe von €5,1 Mrd. Die höchsten Bruttoinvestitionen sind den Schienenbahnen mit €3,0 Mrd. zuzuschreiben. Das Beförderungsgewerbe mit PKW tätigt 2009 Bruttoinvestitionen im Ausmaß von €468 Mio. und die Seilbahnen €460 Mio.

Die höchsten Bruttoinvestitionen je Beschäftigten tätigen 2009 die Schienenbahnen mit € 73.000,- und die Seilbahnen mit ca. €46.000,-.



Quelle: Statistik Austria, Sonderauswertung der Leistungs- und Strukturstatistik



Quelle: Statistik Austria, Sonderauswertung der Leistungs- und Strukturstatistik



## VERKEHRSSPEZIFISCHE DATEN

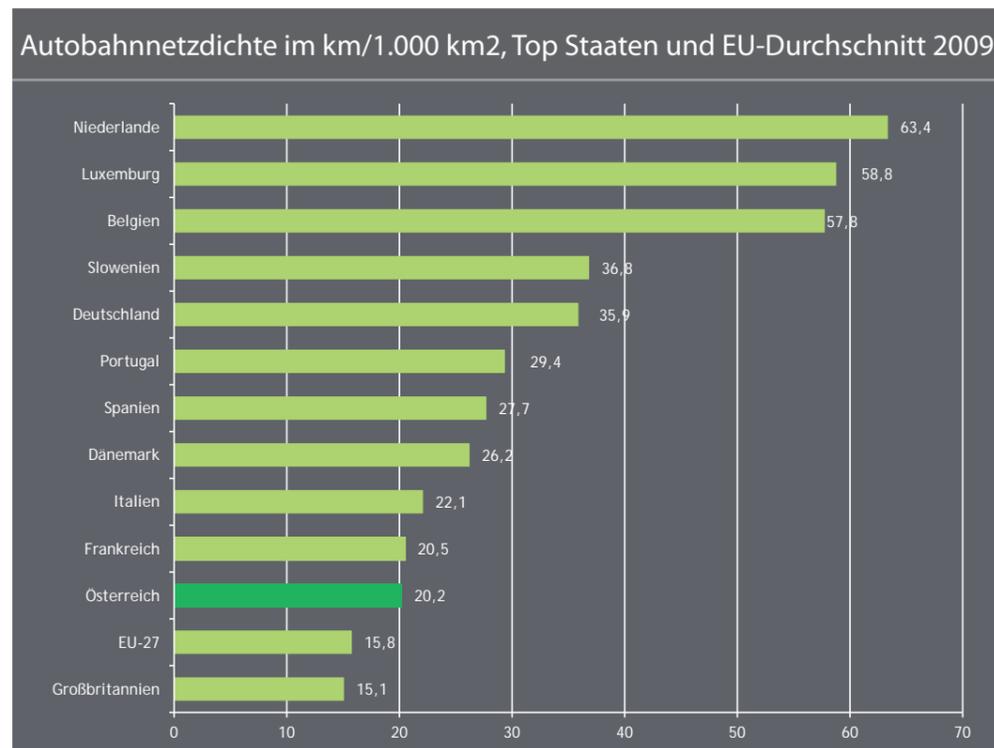




## 4. VERKEHRSSPEZIFISCHE DATEN

### 4.1. Verkehrswege

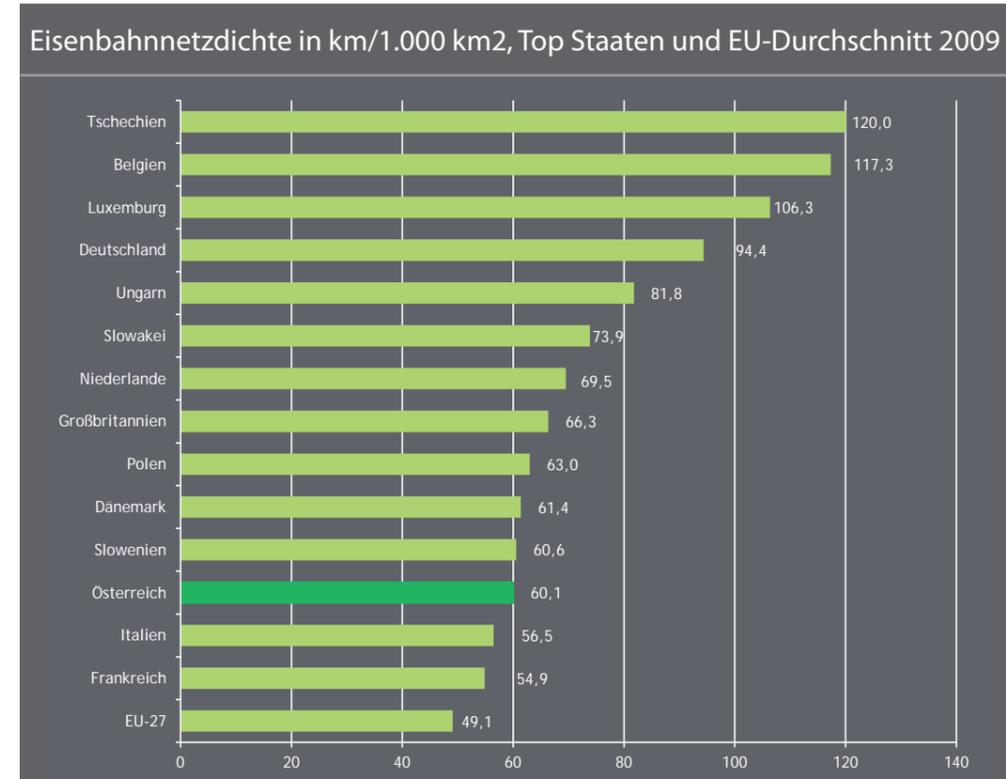
Die Autobahnnetzdicke ist im Jahr 2009 innerhalb der EU-27 in den Niederlanden (63,4 km pro 1000 km<sup>2</sup>) am höchsten. In Luxemburg und in Belgien beträgt die Dicke 58,8 km pro 1.000 km<sup>2</sup> bzw. 57,8 km pro 1.000 km<sup>2</sup>. Österreich verfügt über eine Autobahnnetzdicke von 20,2 km pro 1.000 km<sup>2</sup> und liegt damit über dem EU-Durchschnitt von 15,8 km pro 1.000 km<sup>2</sup>.



\* EU-27 ohne Lettland, Malta, Zypern  
Berechnungen: WKO

Quelle: EUROSTAT, EU-Kommission/DG Energie und Verkehr

Die höchste Eisenbahndichte findet sich innerhalb der EU in der Tschechischen Republik (120,0 km pro 1.000 km<sup>2</sup>) und Belgien (117,3 km pro 1.000 km<sup>2</sup>). Der EU Durchschnitt liegt bei 49,1 km pro 1.000 km<sup>2</sup>. Österreich weist eine Eisenbahndichte von 60,1 km pro 1.000 km<sup>2</sup> auf und liegt damit im europäischen Mittelfeld.



\* EU-27 ohne Lettland, Malta, Zypern  
Berechnungen: WKO

Quelle: EUROSTAT, EU-Kommission/DG Energie und Verkehr

### 4.2. Kraftfahrzeugbestand

Mit 31. Dezember 2011 sind rund 6,2 Mio. Kraftfahrzeuge sowie 679.002 Anhänger angemeldet. Auf Zugmaschinen entfallen 7,5 % der KFZ bzw. 465.039. Bei 5,4 % bzw. bei 336.322 handelt es sich um Lastkraftwagen. Der Anteil der PKW liegt bei 72,9 % und jener der einspurigen Kraftfahrzeuge bei 12,0 % oder 743.429 Fahrzeugen.



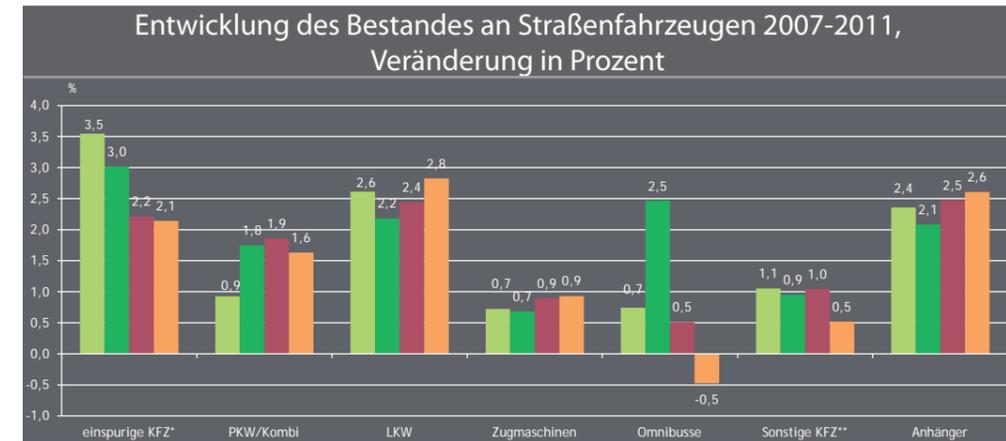
Bestand an Kraftfahrzeugen 2011		
	2011	Anteil in %
Einspurige KFZ*	743.429	12,0
PKW/Kombi	4.513.421	72,9
LKW	390.704	6,3
davon: leichte LKW (< 3,5 Tonnen)	336.322	5,4
schwere LKW (> 3,5 Tonnen)	54.382	0,9
Zugmaschinen	465.039	7,5
davon: Sattelzugfahrzeuge	16.748	0,3
Omnibusse	9.602	0,2
Sonstige KFZ**	73.012	1,2
<b>Kraftfahrzeuge</b>	<b>6.195.207</b>	<b>100,0</b>
Anhänger	679.002	

\* Motor- und Motorfahräder

\*\* selbstfahrende Arbeitsmaschinen, Erntemaschinen, Wohnmobile und sonstige KFZ  
Quelle: Statistik Austria

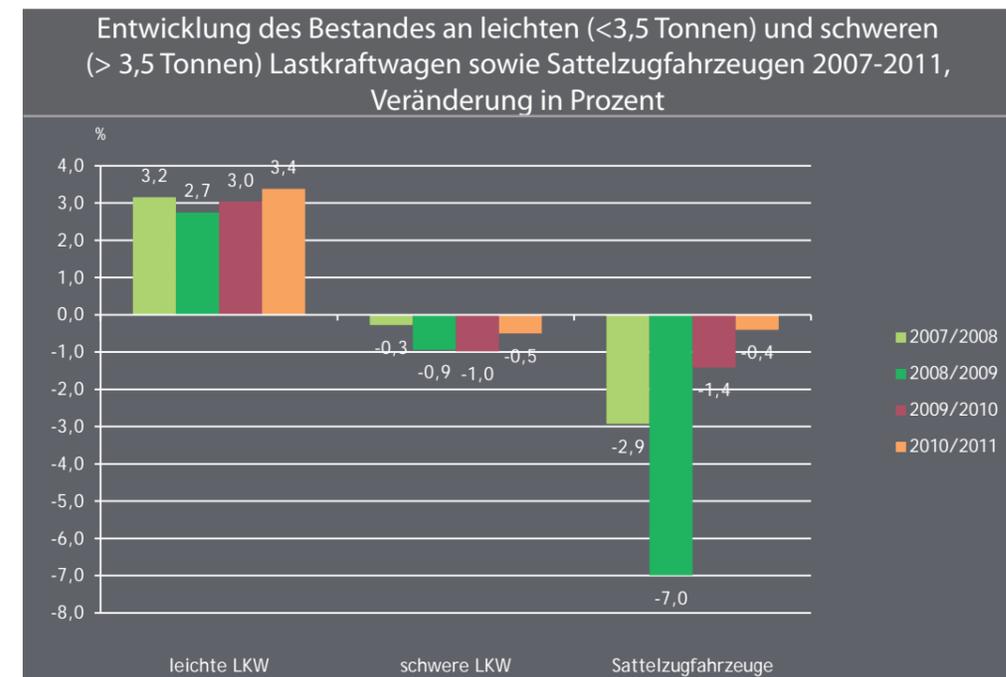
Die Anzahl der Straßenfahrzeuge ist im Zeitraum 2007 bis 2011 durch eine dynamische Entwicklung geprägt. Die Anzahl der PKW steigt in den letzten zwei Jahren jährlich um mindestens 1,6 % an. Die Anzahl der LKW hat sich in der Zeit 2007 bis 2011 durchschnittlich um mehr als 2 % gegenüber dem jeweiligen Vorjahr erhöht.

Die Zugmaschinen verzeichnen 2010/11 eine Erhöhung von 0,9 %. Die Anzahl der Omnibusse ist zwischen 2010 und 2011 um 0,5 % leicht gesunken. Die Anzahl der Anhänger ist seit 2006/07 jährlich um mehr als 2 % gestiegen.



\*\* Motor- und Motorfahräder

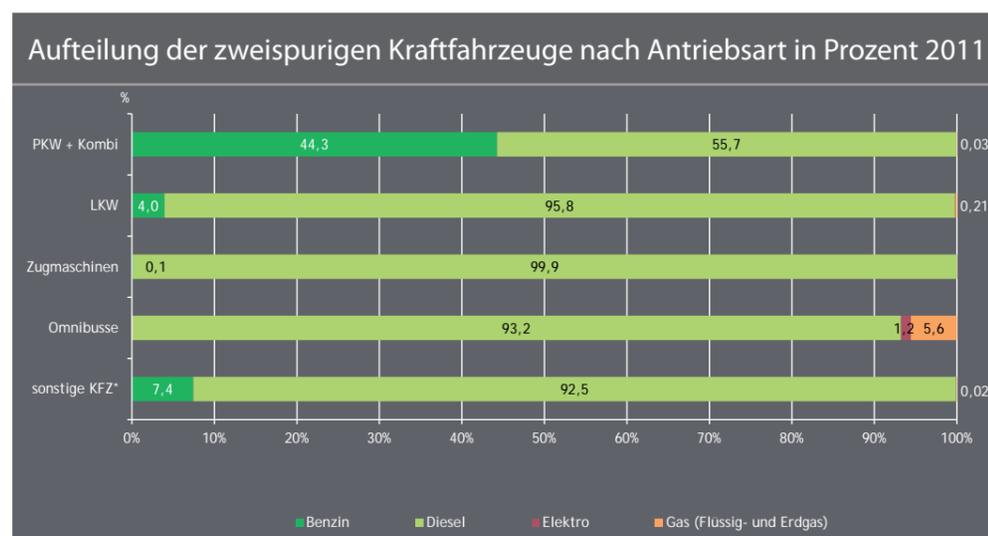
\*\* selbstfahrende Arbeitsmaschinen, Erntemaschinen, Wohnmobile und sonstige KFZ  
Quelle: Statistik Austria



Quelle: Statistik Austria



95,8 % der mit Ende 2011 zum Verkehr zugelassenen LKW hat Dieselantrieb. Bei den Zugmaschinen und den Omnibussen handelt es sich fast ausschließlich um Dieselfahrzeuge. Der Anteil der Dieselfahrzeuge ist 2011 bei den PKWs wieder leicht gestiegen. Bei den Omnibussen handelt es sich bei 93,2 % um Dieselfahrzeuge, 1,2 % sind Elektrofahrzeuge und 5,6 % werden mit Gas betrieben.



\* selbstfahrende Arbeitsmaschinen

Quelle: Statistik Austria

#### 4.2.1. LKW und Sattelfahrzeuge

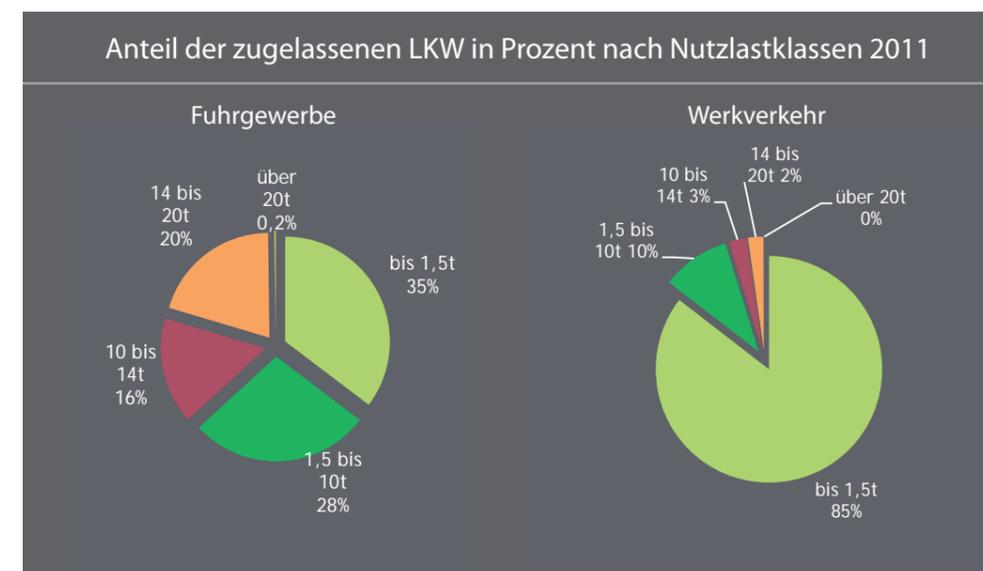
Im Jahr 2011 werden im Fuhrgewerbe und im Werkverkehr insgesamt 211.392 Zugmaschinen (LKW und Sattelfahrzeuge) eingesetzt, das sind um 2,0 % mehr als im vergangenen Jahr. 20,5 % davon werden im Fuhrgewerbe eingesetzt. Im Werkverkehr sind mit einem Anteil von 97,5 % größtenteils LKW in Verwendung, verglichen mit dem Fuhrgewerbe mit einem Anteil an LKWs von rund 71,0 %. Im Fuhrgewerbe und im Werkverkehr kommt es bei den leichten LKW zu einer Bestandszunahme. Bei den Sattelfahrzeugen im Werkverkehr reduziert sich der Bestand um 0,5 % und im Fuhrgewerbe kommt es zu einem Rückgang von 0,4 %.

	Fuhrgewerbe		Werkverkehr		Gesamt	
	absolut	VÄ in % zum Vorjahr	absolut	VÄ in % zum Vorjahr	absolut	VÄ in % zum Vorjahr
Lastkraftwagen	30.788	1,4	163.856	2,4	194.644	2,2
davon leichte LKW (< 3,5 Tonnen)	11.008	3,1	142.917	2,8	153.925	2,8
schwere LKW (> 3,5 Tonnen)	19.780	0,5	20.939	- 0,4	40.719	0,0
Sattelfahrzeug	12.547	- 0,4	4.201	- 0,5	16.748	- 0,4
Gesamt	43.335	0,9	168.057	2,3	211.392	2,0

VÄ = Veränderung  
leichte LKW = unter 3,5 Tonnen  
schwere LKW = über 3,5 Tonnen

Quelle: Statistik Austria

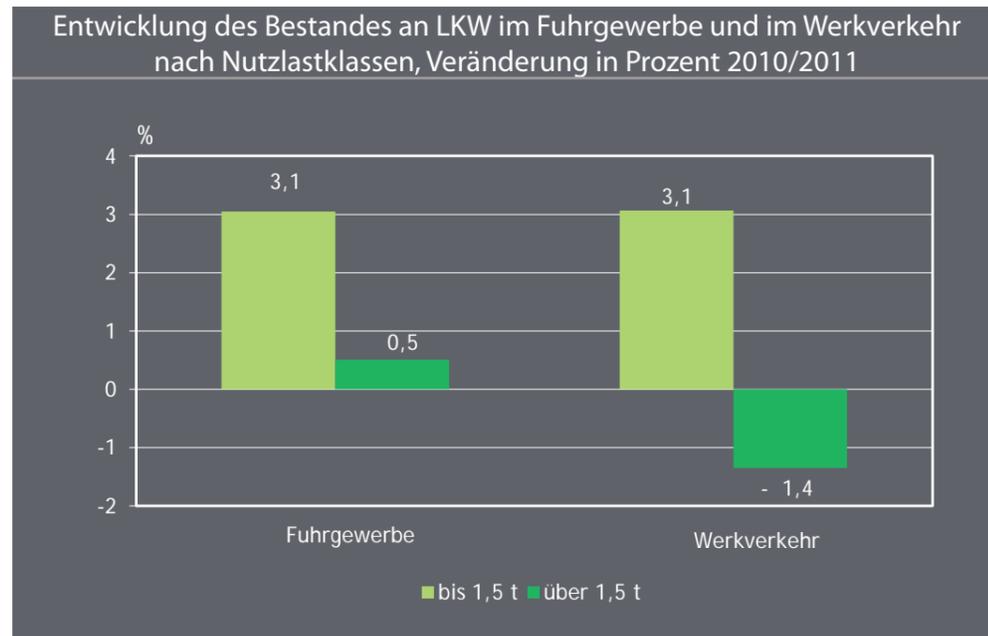
Der LKW-Bestand beläuft sich 2011 auf insgesamt 390.704 Fahrzeuge, von denen 194.644 gewerblich genutzt werden. Davon entfallen auf Industrie und Gewerbe 42 %, auf den Handel 43 % und auf das Fuhrgewerbe 16 %. Es werden demnach mehr LKWs im Werkverkehr als im Fuhrgewerbe eingesetzt. Betrachtet man die Anzahl der LKW nach Nutzlastklassen, sind die eingesetzten LKW-Nutzlastklassen im Werkverkehr wesentlich kleiner. Während 85 % aller LKW im Werkverkehr eine Nutzlast von weniger als 1,5 Tonnen haben, trifft dies im Fuhrgewerbe auf 35 % zu.



Quelle: Statistik Austria

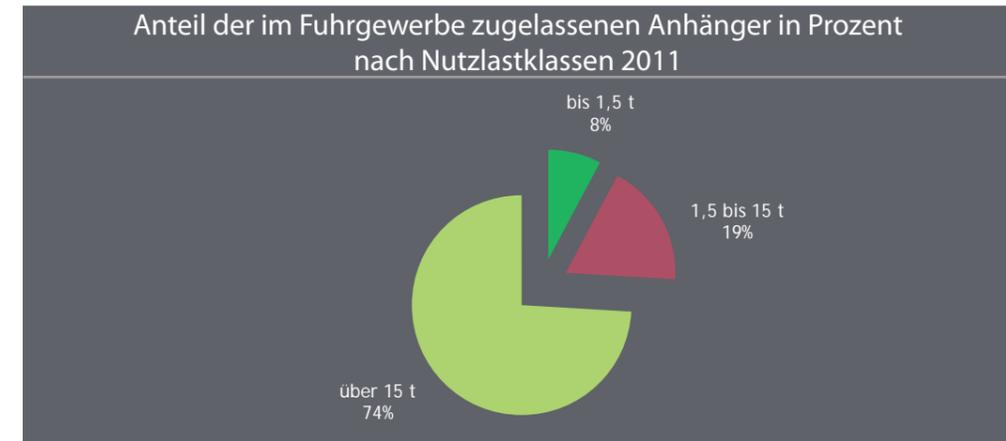


Zwischen 2010 und 2011 ist die Anzahl der „kleinen“ LKW (bis 1,5 Tonnen Nutzlast) im Fuhrgewerbe und im Werkverkehr gestiegen. Jene mit einer Nutzlast von mehr als 1,5 Tonnen sind im Fuhrgewerbe ebenfalls angestiegen und im Werkverkehr leicht zurückgegangen.



#### 4.2.2. Anhänger

Im Jahr 2011 werden 34.618 Anhänger im Fuhrgewerbe genutzt, d.s. 5,5 % aller gemeldeten Anhänger. Den größten Anteil haben die „schweren“ Anhänger mit mehr als 15 Tonnen Nutzlast (Anteil: 74,1 %). Verglichen mit dem Vorjahr ist insgesamt eine leichte Zunahme zu verzeichnen (2,8 %). Die Zunahme in der Klasse der „kleinen“ Anhänger (bis 1,5t) beträgt 1,2 %, der Bestand der Anhänger zwischen 1,5 bis 15 Tonnen steigt um 0,6 % und der der schweren um 3,5 %.



#### 4.3. Neuzulassungen

Im Jahr 2011 werden 457.485 Kraftfahrzeuge (davon: 36.123 LKW, 11.746 Zugmaschinen und 602 Omnibusse) und 29.451 Anhänger neu zugelassen, d.s. 7,9 % mehr an KFZ bzw. um 11,2 % mehr Anhänger als im Jahr 2010.

Anzahl der Neuzulassungen von Kraftfahrzeugen 2010 und 2011

	2010	2011
einspurige KFZ*	51.012	50.398
PKW/Kombi	328.563	356.145
LKW	31.071	36.123
davon: leichte LKW (< 3,5 Tonnen)	27.991	32.531
schwere LKW (> 3,5 Tonnen)	3.080	3.592
Zugmaschinen	10.251	11.746
davon: Sattelzugfahrzeuge	2.170	3.785
Omnibusse	760	602
sonstige KFZ**	2.457	2.471
<b>Gesamt</b>	<b>424.114</b>	<b>457.485</b>
Anhänger	26.489	29.451

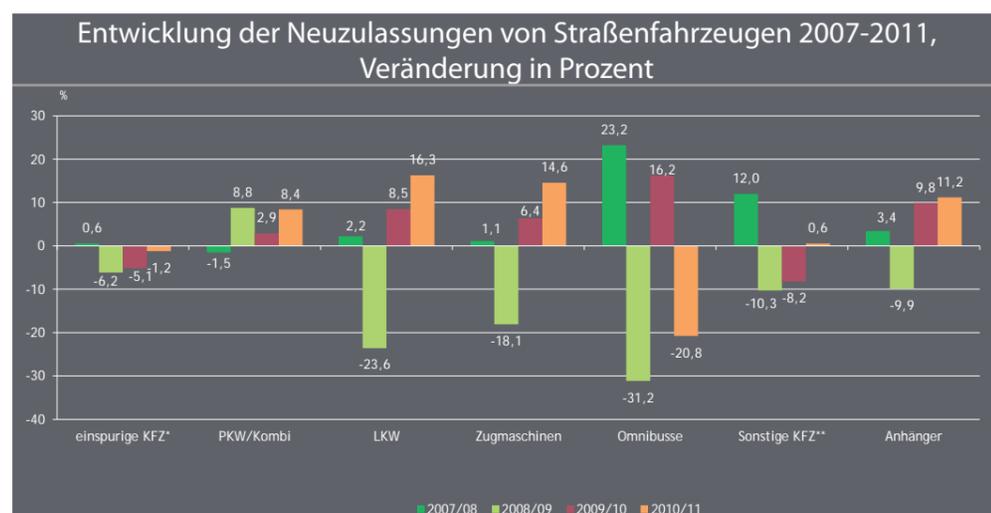
\*\* inklusive Motor- und Motorfahrräder

\*\* selbstfahrende Arbeitsmaschinen (inkl. Erntemaschinen und sonstige Kraftfahrzeuge)

Quelle: Statistik Austria



Bei den Neuzulassungen kommt es in dem Zeitraum 2010/2011 bei fast allen Fahrzeugen zu einer Zunahme, ausgenommen sind die einspurigen KFZ\* und die Omnibusse. Die größte Zunahme verzeichnen die LKW mit 16,3 %. Der größte Rückgang im Vergleich zum Vorjahr findet bei den Omnibussen mit -20,8 % statt. Zudem unterliegen diese den größten Schwankungen im Zeitvergleich, die aber nur einen Anteil von nicht ganz 0,1 % an allen Nutzfahrzeugen haben.



\* inklusive Motor- und Motorfahrräder

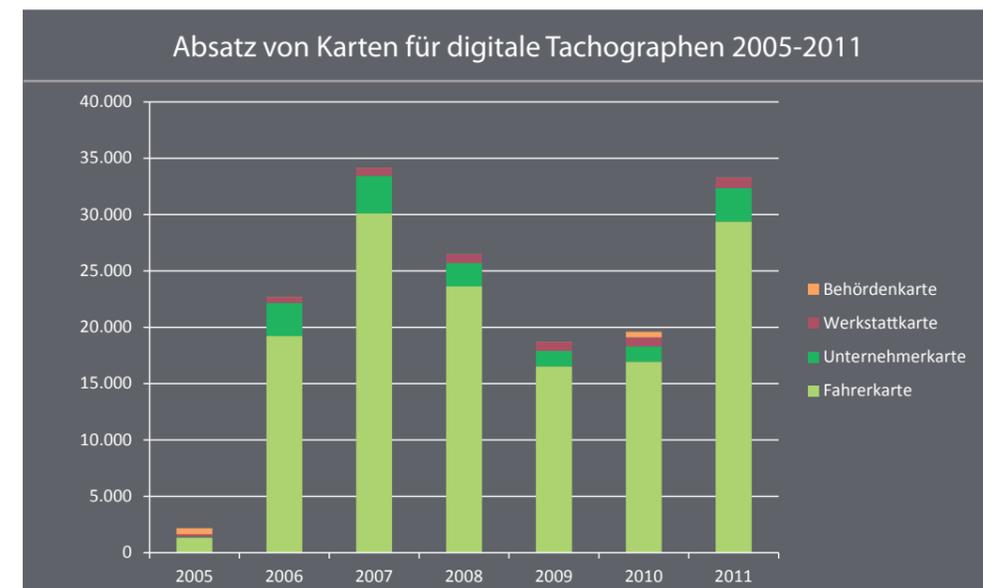
\*\* selbstfahrende Arbeitsmaschinen (inkl. Erntemaschinen und sonstige Kraftfahrzeuge)

Quelle: Statistik Austria

#### 4.4. Karten für digitale Tachografen

Seit dem 1. Mai 2006 müssen alle neu zugelassenen Fahrzeuge ab einem höchstzulässigen Gesamtgewicht von 3,5t und Busse mit mehr als neun Sitzplätzen mit einem digitalen Tachographen ausgerüstet sein. Um diese Fahrzeuge ordnungsgemäß in Betrieb nehmen zu dürfen, sind Fahrerkarten notwendig, welche 5 Jahre lang gültig sind. Zusätzlich werden Unternehmerkarten, Werkstattkarten und Behördenkarten für spezielle Zwecke ausgestellt.

Im Jahr 2011 wurden 70 % mehr Karten abgesetzt als im Vorjahr. Durch die beschränkte Gültigkeit der Karten auf 5 Jahre wird eine steigende Anzahl an Ersatzkarten erwartet. Der Gesamtbestand an ausgegebenen Karten (ohne Ersatzkarten) beträgt mit 31. Dezember 2011 insgesamt 149.019 Stück.



Quelle: ASFINAG

#### 4.5. Verkehrsunfallbilanz

##### 4.5.1. Straßenverkehrsunfälle

Im Jahr 2011 sind 40.990 PKW und Kombi an Straßenverkehrsunfällen beteiligt, wobei 25.143 Personen verunglücken. 290 davon sterben bei dem Unfall. Bei LKW, Sattelfahrzeugen und Tankwagen sind 3.355 Fahrzeuge in Unfälle verwickelt, es gibt 956 Verunglückte, darunter 11 Tote.





### Straßenverkehrsunfälle nach Beteiligungsart 2011

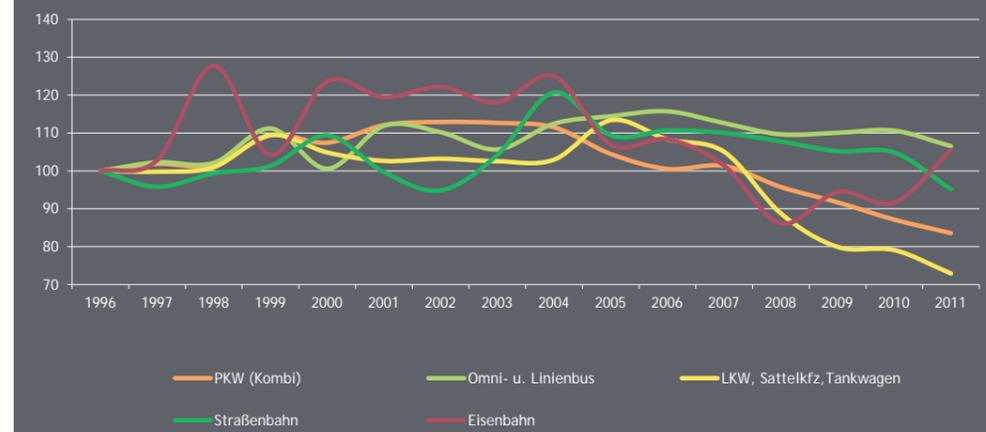
	an Unfällen beteiligte Fahrzeuge	Verunglückte*	
		Verletzte und Tote**	darunter Tote**
PKW/Kombi	40.990	25.143	290
Omni- u. Linienbus	752	644	0
LKW, Sattelfahrzeug, Tankwagen	3.355	956	11
Straßenbahn	294	124	0
Eisenbahn	76	16	0

\* Lenker/innen und Mitfahrer/innen der jeweiligen Beteiligungsart  
 \*\* 30 Tage-Fristabgrenzung für Verkehrstote (=wenn man bis zu 30 Tage nach dem Unfall an den Folgen dieser Verletzungen stirbt, gilt dieser als Ursache)

Quelle: Statistik Austria

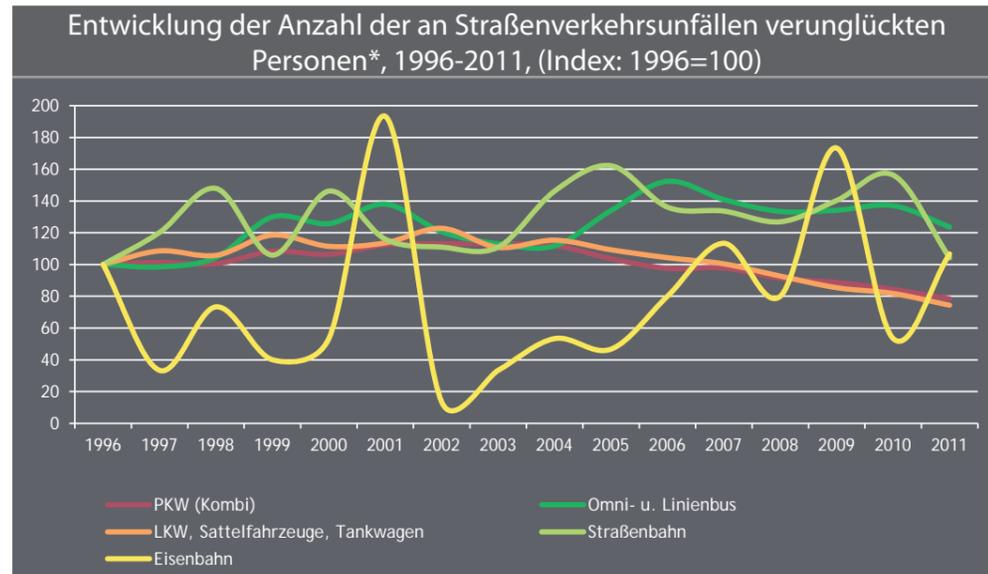
Die folgende Grafik zeigt die Entwicklung der an den Straßenverkehrsunfällen beteiligten Fahrzeuge. Wie aus der Zeitreihe ablesbar, bewegen sich fast alle an Unfällen beteiligten Fahrzeuge bis 2004 oberhalb des Niveaus von 1996. Die Anzahl der LKW-Unfälle fällt 2008 unter das Ausgangsniveau 1996, genauso wie die der PKW (Kombi) und der Eisenbahn. Zu einer Erhöhung der Unfälle kommt es 2011 bei der Eisenbahn, alle anderen folgen dem rückläufigen Trend.

### Entwicklung der an Straßenverkehrsunfällen beteiligten Fahrzeuge 1996-2011 (Index: 1996=100)



Quelle: Statistik Austria

Die Anzahl der verunglückten Personen unterliegt bei allen Fahrzeugarten sehr starken Schwankungen. Bei der Eisenbahn ist 2011 im Vergleich zum Vorjahr eine Zunahme zu erkennen. Bei den anderen kommt es im Vergleich zum Vorjahr zu Rückgängen. Die verunglückten Personen bei PKW/Kombi, LKW, Sattelfahrzeugen und Tankwagen liegen unter den Ausgangswerten im Jahr 1996.



\* verletzte und tote Lenker/innen und Mitfahrer/innen der jeweiligen Beteiligungsart (30-Tage-Fristregelung für Verkehrstote

Quelle: Statistik Austria

#### 4.5.2. Unfälle mit schweren LKW

Im Jahr 2011 kommt es insgesamt zu 1.391 Unfällen mit Personenschaden, an denen schwere LKW (LKW über 3,5 Tonnen) beteiligt sind. Es verunglücken 1.861 Personen, 70 werden getötet. Auf den Autobahnen kommt es zu 286 Unfällen mit 433 Verunglückten und 13 Toten. Im Vergleich zum Vorjahr kommt es insgesamt und speziell auf Autobahnen bei den Unfällen mit schweren LKW, den Verunglückten und den Getöteten zu Rückgängen.



Anzahl der Unfälle mit Personenschaden mit LKW über 3,5t\* und der dabei Verunglückten und Toten\*\* 2011

	insgesamt	VÄ zum Vorjahr in %	davon auf Autobahn	VÄ zum Vorjahr in %
Unfälle	1.391	- 7,9	286	-17,6
Verunglückte	1.861	- 9,0	433	-19,8
Tote	70	-30,7	13	-38,1

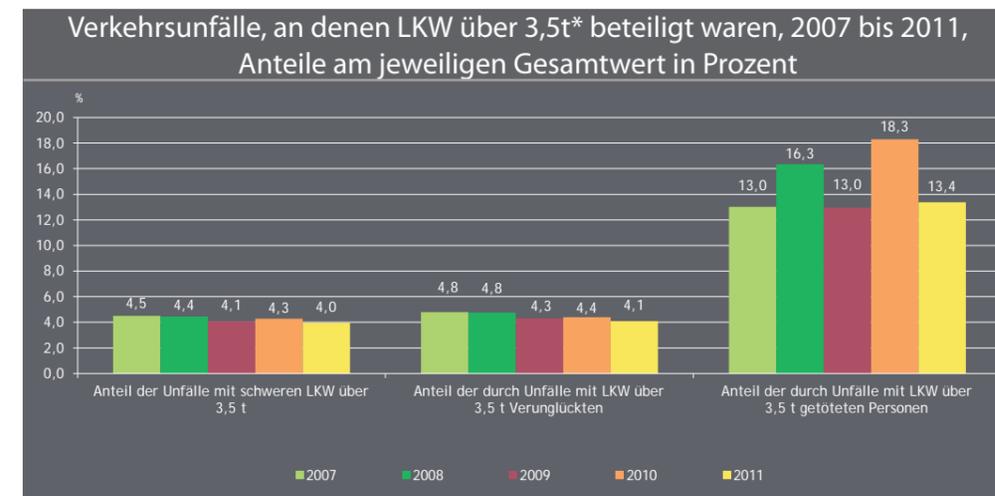
VÄ = Veränderung

\* inkl. Sattelfahrzeuge und Tankwagen

\*\* Lenker/innen und Mitfahrer/innen aller am Unfall beteiligten Fahrzeugarten sowie etwaige Fußgänger/innen

Quelle: Statistik Austria

Der Anteil der Unfälle mit schweren LKW liegt 2011 bei 4,0 % und der Anteil der durch Unfälle mit schweren LKW Verunglückten bei 4,1 %. Der Anteil der durch Unfälle mit LKW über 3,5 t getöteten Personen ist im Vergleich zum Vorjahr mit 13,4 % zurück gegangen.

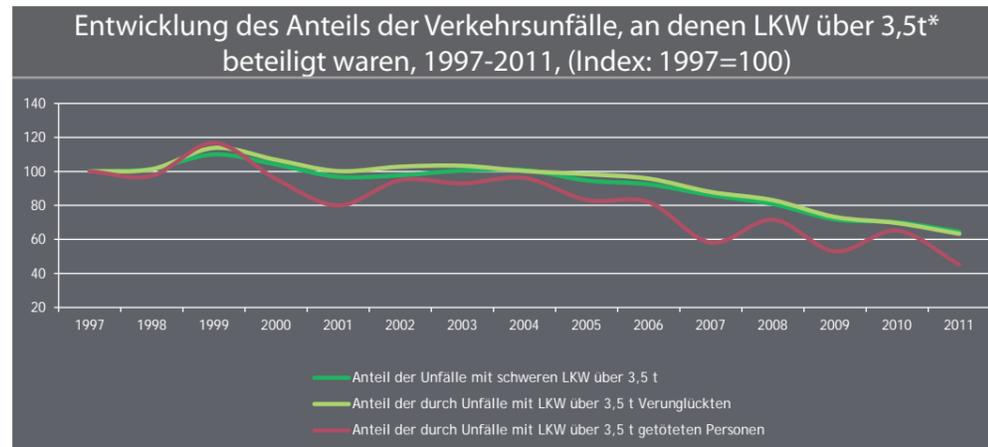


\*inkl. Sattelfahrzeuge und Tankwagen

Quelle: Statistik Austria



Der Anteil der Unfälle, an denen LKW über 3,5 Tonnen beteiligt sind, sowie der Anteil, der dadurch Verunglückten, steigt zwischen 1997 und 1999. Nach der rückläufigen Entwicklung bis 2001 kommt es bis 2004 zu einem Wiederanstieg. In den letzten Jahren ist ein Rückgang bei den Unfällen mit schweren LKW und den Verunglückten zu erkennen. In der Kategorie der getöteten Personen bei Unfällen mit schweren LKW ist es im Vergleich zum Vorjahr ebenfalls zu einem Rückgang gekommen.



\*inkl. Sattelkraftfahrzeuge und Tankwagen

Quelle: Statistik Austria

Auf Bundesländerebene ist 2011 der Anteil der schweren LKW an Verkehrsunfällen in den Bundesländern Oberösterreich und Niederösterreich am höchsten und in Wien am geringsten. Der Anteil der getöteten Personen durch Unfälle mit schweren LKW liegt in Oberösterreich auf dem Wert von 19,4 % und 18,1 % in der Steiermark. Im Niederösterreich fällt der Anteil der Todesopfer mit 8,8 % am geringsten aus.

Verkehrsunfälle mit Beteiligung von schweren LKW (über 3,5t\*)  
nach Bundesländern 2011, Anteile in Prozent

	Anteil an allen Unfällen	VÄ zum VJ in %- Punkten	Anteil an allen Toten	VÄ zum VJ in %- Punkten
Burgenland	3,2	- 1,0	9,5	4,5
Kärnten	3,5	- 0,3	9,4	-14,4
Niederösterreich	4,6	- 0,1	8,8	- 7,8
Oberösterreich	4,8	- 0,6	19,4	0,6
Salzburg	4,0	- 0,7	15,6	- 4,0
Steiermark	4,2	0,1	18,1	- 3,5
Tirol	3,9	0,3	11,4	- 1,5
Vorarlberg	3,0	- 0,7	12,0	- 6,2
Wien	2,5	- 0,6	13,6	-10,5
Österreich	4,0	- 0,3	13,4	- 4,9

VÄ = Veränderung

\* inkl. Sattelkraftfahrzeuge und Tankwagen

Quelle: Statistik Austria





#### 4.5.3. Internationaler Vergleich

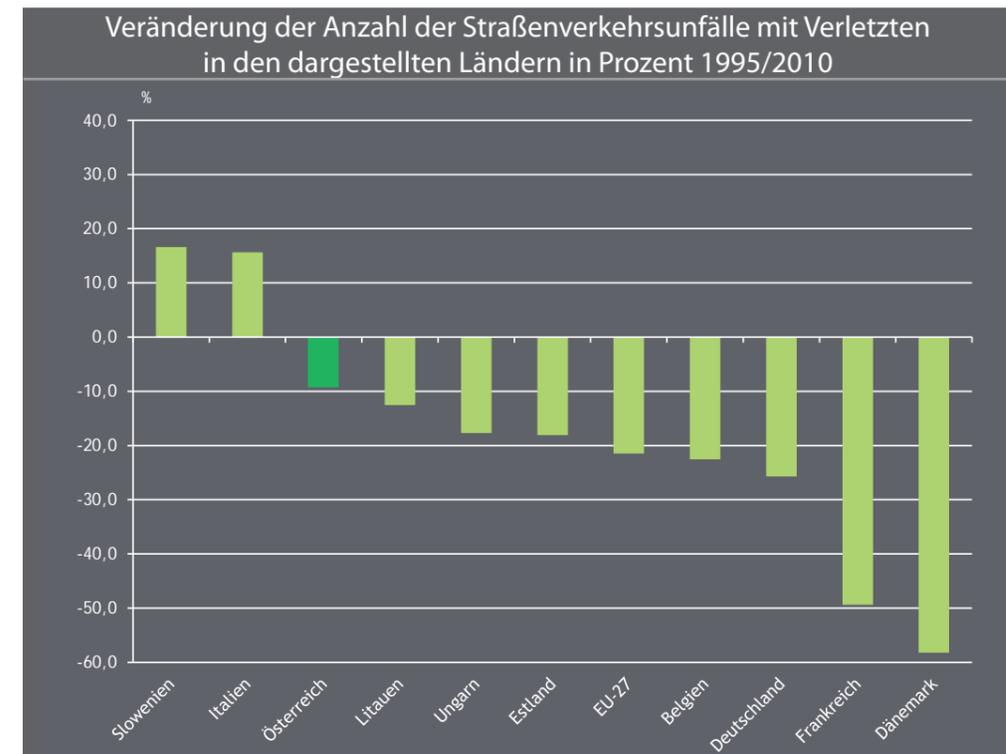
Der internationale Vergleich zeigt, dass sich im Jahr 2010 in Slowenien und in Österreich die meisten Straßenverkehrsunfälle mit Verletzten ereignet haben. Zum Vorjahr sind die Werte für Österreich und Slowenien zurückgegangen. Der EU-27-Durchschnitt ist ebenso leicht gesunken.



Berechnungen: WKO

Quelle: Europäische Kommission/DG Energie und Verkehr, EUROSTAT

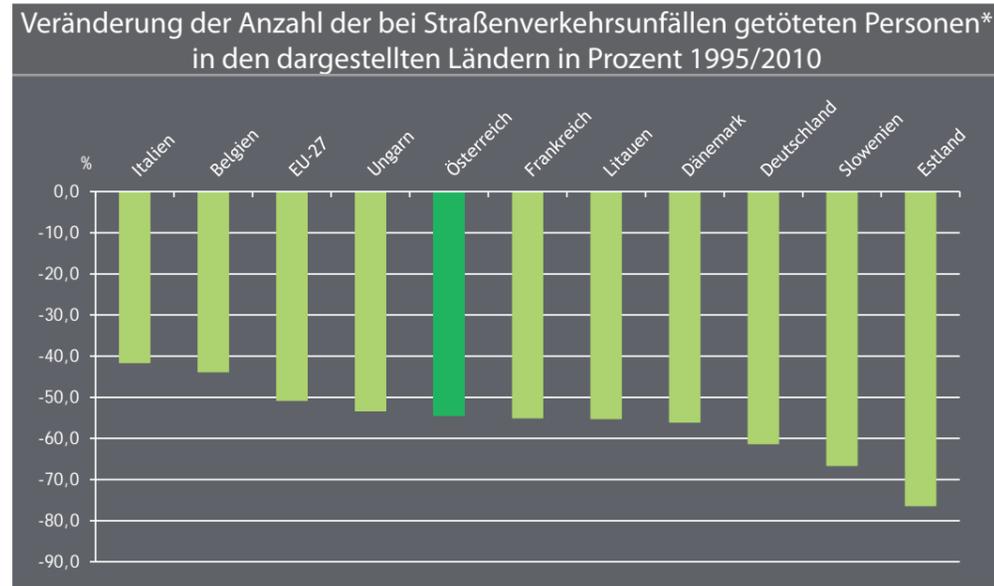
In dem Zeitraum 1995 und 2010 kommt es in Slowenien zu der stärksten Zunahme an Straßenverkehrsunfällen mit Verletzten, gefolgt von Italien. In Österreich verringern sich die Straßenverkehrsunfälle im Vergleich um 9,3 % zu 1995. In allen anderen angeführten Staaten nehmen die Unfälle ab, am stärksten in Dänemark.



Berechnungen: WKO

Quelle: Europäische Kommission/DG Energie und Verkehr, EUROSTAT

Der Vergleich zwischen 1995 und 2010 zeigt, dass die Anzahl der getöteten Personen bei Straßenverkehrsunfällen in allen angeführten EU-Ländern zurückgeht. In Österreich ist der Rückgang mit 54,4 % größer als im EU-Durchschnitt. In Deutschland liegt der Rückgang über 60 %.



\* 30 Tage-Fristabgrenzung für Verkehrstote (=wenn man bis zu 30 Tage nach dem Unfall an den Folgen dieser Verletzungen stirbt, gilt dieser als Ursache); Italien 7 Tage; Frankreich 6 Tage  
Quelle: Europäische Kommission/DG Energie und Verkehr, EUROSTAT

#### 4.6. Maut

In den Ländern der Europäischen Union bestehen verschiedene Mautsysteme. Durch die Novellierung der Wegkostenrichtlinie kommt es zu einer Neuordnung und Standardisierung der gesetzlichen Grundlagen der Mauterhebung. Dennoch werden die unterschiedlichen Mautsysteme in den einzelnen Mitgliedstaaten weiterhin bestehen bleiben.

Prinzipiell kann zwischen zwei Mautsystemen unterschieden werden:

- dem zeitabhängigen System (Vignette, Eurovignette, City-Maut) und
- dem fahrleistungsabhängigen System (Mautstationen, Mikrowellen- oder Satellitensystem).

In Österreich ist die Benutzung aller Autobahnen und Schnellstraßen für alle Kraftfahrzeuge gebührenpflichtig. Für Fahrzeuge mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht (hzG) bis zu 3,5 t wird die Maut mit Hilfe des Vignettensystems (zeitabhängig) erhoben. Für Fahrzeuge über 3,5 t hzG muss eine fahrleistungsabhängige Maut, die durch ein automatisches elektronisches Mautsystem (Mikrowellentechnologie) ermittelt wird, entrichtet werden. Für die Höhe der Maut sind bei Fahrzeugen über 3,5t hzG die Anzahl der Achsen sowie seit 1.1.2010 die

EURO-Emissionsklasse entscheidend.

Die Mauterlöse (inkl. der Sondermautstellen und Vignetten) belaufen sich im Jahr 2011 in Österreich auf rd. €1.562 Mio. Davon entfallen €1.062 Mio. (entspricht knapp 70 %) auf LKW. Die Vignettenerlöse liegen bei €368 Mio. (Quelle: ASFINAG)

An den österreichischen Sondermautstellen werden 2011 durch LKW (über 3,5 Tonnen) mehr als €173 Mio eingekommen. Die LKW-Maut für die Brenner Autobahn macht einen Anteil von 59,5 % aus. Mehr als 5,8 Mio LKW überqueren die österreichischen Sondermautstellen. Die meisten auf der Brenner Autobahn (ca. 34 %).

Zwischen 2002 und 2011 steigen die Mauteinnahmen mit LKW um mehr als 10 %, die LKW-Frequenz um 7 %.

Mauteinnahmen und Frequenzstatistik 2011,  
österreichische Sondermautstellen

	Mauteinnahmen in € 1.000		Frequenzstatistik in € 1.000	
	PKW	LKW > 3,5 t	PKW-Abfertigung	LKW-Durchfahrten
A 9 Gleinalmtunnel	20.549	20.948	6.939	1.110
A 9 Bosrucktunnel	10.626	8.561	4.052	1.051
A 10 Tauernautobahn	34.620	30.232	5.854	1.075
A 11 Karawankenautobahn	6.189	3.556	1.202	200
A 13 Brenner Autobahn	45.686	103.135	15.073	2.007
S 16 Arlberg Straßentunnel	13.212	6.795	2.432	401
B 108 Felbertauernstraße*	keine Daten	keine Daten	1.110	118
Gesamt	130.882	173.227	36.662	5.962

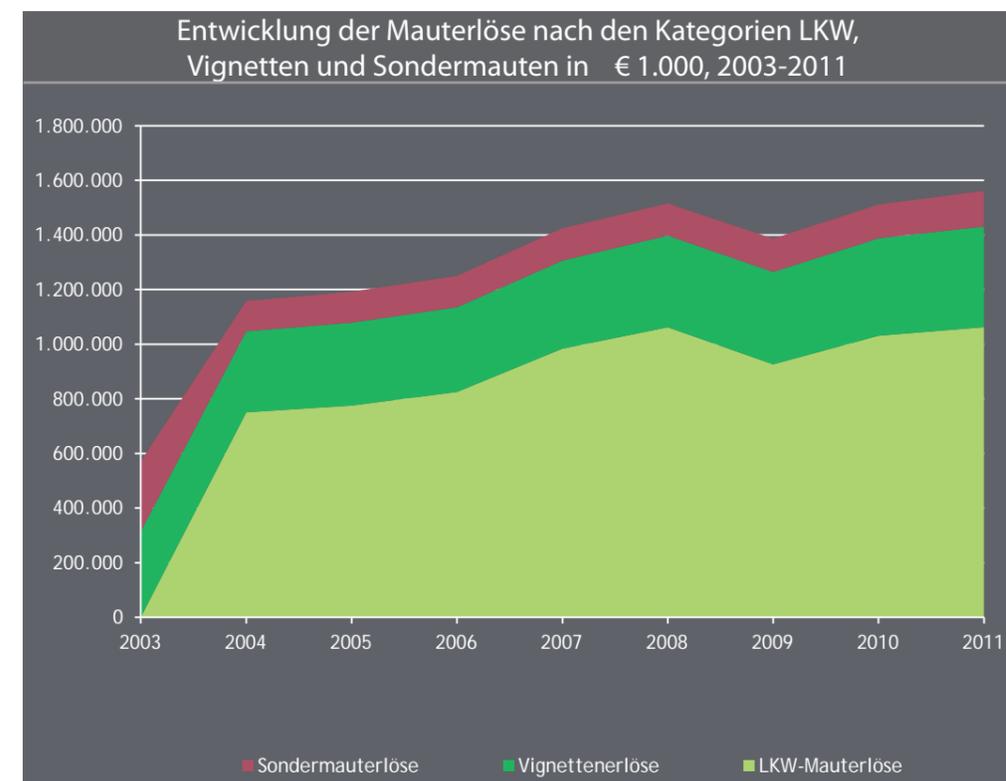
\* Stand 2010

Quelle: ASFINAG, Felbertauernstraße





Die gesamten Mauterlöse unterliegen im Zeitraum von 2003 bis 2011 ausgenommen das Jahr 2009 einer jährlichen Steigerung. Bei den Vignettenerlösen sowie den Sondermauterlösen ist eine durchgehende Zunahme der Mauteinnahmen erkennbar. Die LKW-Mauterlöse gehen im Jahr 2009 leicht zurück und erhöhen sich zwischen 2010 und 2011 um 3,3 % - sie liegen damit leicht über dem Niveau von 2008.



Quelle: ASFINAG



# BETRIEBSWIRTSCHAFTLICHE DATEN



## 5. BETRIEBSWIRTSCHAFT- LICHE DATEN<sup>5</sup>

Das Kapitel „Betriebswirtschaftliche Daten“ bildet einen Auszug aus der „Betriebswirtschaftlichen Analyse der österreichischen Verkehrsunternehmen“ von der KMU-Forschung und wurde wie mit dem Auftraggeber vereinbart für den Teil Kennzahlen größtenteils unverändert übernommen.<sup>6</sup>

### 5.1. Betriebswirtschaftliche Situation

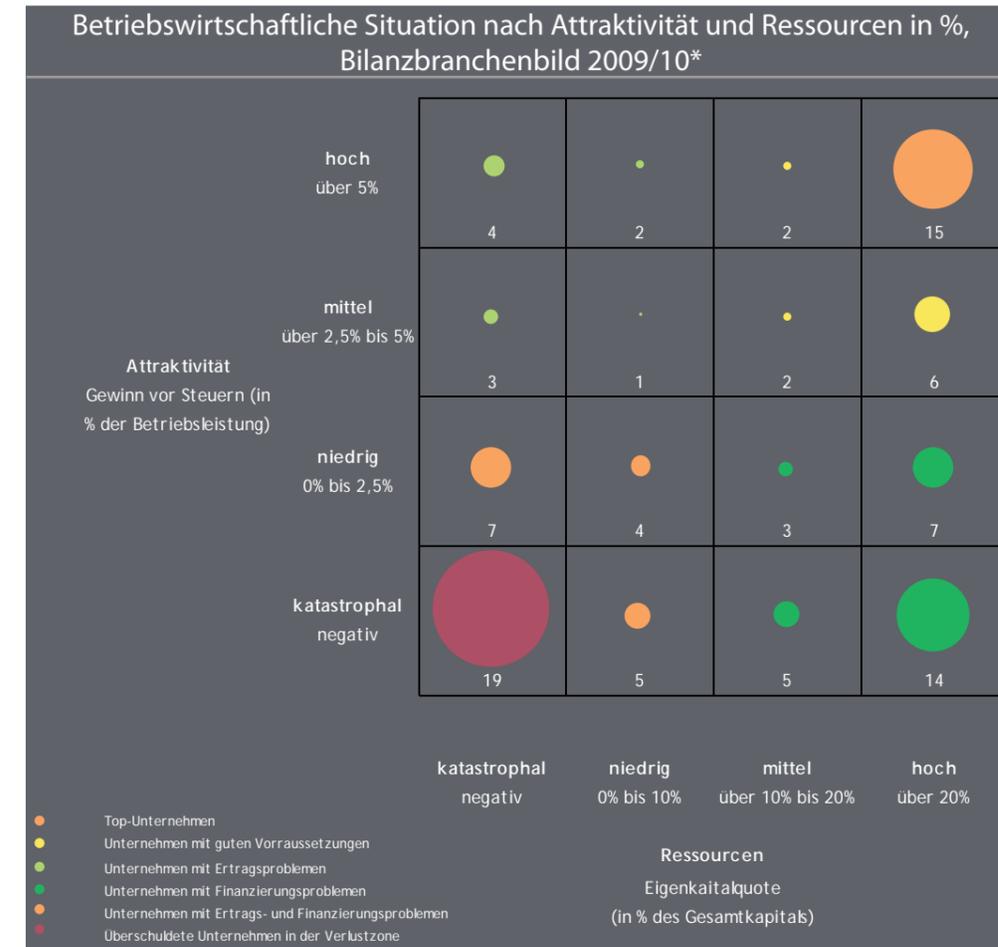
Die betriebswirtschaftliche Situation der österreichischen Verkehrswirtschaft stellt sich als äußerst angespannt heraus: während 15-% aller Unternehmen sowohl hohe Gewinne (über 5 % der Betriebsleistung) als auch eine hohe Eigenkapitalquote (über 20 %) aufweisen, zeigt nicht ganz ein Fünftel (19 %) massive Attraktivitäts- (Verluste) sowie Ressourcenprobleme (negative Eigenkapitalquote). Fast jedes dritte Unternehmen (29 %) weist geringe bis keine Gewinne auf, kann aber auf eine solide Eigenkapitalbasis bauen. 10 % der Unternehmen haben kein bzw. nur geringes Eigenkapital, verfügen allerdings über eine ausreichende Gewinnsituation (mehr als 2,5 % der Betriebsleistung).

### 5.2. Bilanz

Die Bilanz im engeren Sinn ist die wertmäßige Gegenüberstellung von Vermögen und Kapital und die Ermittlung des Eigenkapitals in Kontoform. Die rechte Seite der Bilanz (Passiva) zeigt die Herkunft der finanziellen Mittel. Die linke Seite (Aktiva) zeigt die Verwendung der Mittel. Aktive und Passiva entsprechen sich immer.

Aktiva		Passiva	
Anlagevermögen	69,56	Eigenkapital	33,59
Umlaufvermögen	30,05	Sozialkapital	2,41
Aktive Rechnungsabgrenzung	0,39	Fremdkapital	63,45
Gesamtvermögen	100,00	Passive Rechnungsabgrenzung	0,55
		Gesamtkapital	100,00

Quelle: KMU-Forschung Austria, Betriebswirtschaftliche Analyse der österr. Verkehrsunternehmen



\* Die Verteilung nach Prozent erfolgt anhand der Indikatoren Umsatzrentabilität (Ergebnis vor Steuern in % der Betriebsleistung) und Eigenkapitalquote (Eigenkapital in % des Gesamtkapitals). Stichprobe: 5.270 bilanzierende KMU der Verkehrswirtschaft.

Gegenüber der Vorperiode zeigt sich auf der Aktiv-Seite eine Verschiebung vom Anlagevermögen zum Umlaufvermögen. Auf der Passivseite ist der Anteil des Sozialkapitals annähernd gleich geblieben. Das Eigenkapital ist angestiegen und im Gegenzug dazu ist das Fremdkapital gesunken.

Deutlich zeigt sich, dass sowohl die Vermögensratio (Anlagen- zu Umlaufvermögen) als auch

<sup>5</sup> Quelle: KMU-Forschung Austria, Betriebswirtschaftliche Analyse der österr. Verkehrsunternehmen

<sup>6</sup> Die Inhouse GmbH der Wirtschaftskammern Österreich übernimmt keine Haftung für Schäden oder Folgeschäden die auf diese Analyse oder auf mögliche fehlerhafte Angaben zurückgehen.



die Kapitalratio (Eigen- zu Fremdkapital) bei den erfolgreichen Unternehmen der Verkehrsunternehmen wesentlich vorteilhafter ausgestattet ist als bei den weniger erfolgreichen. Nach Größenklassen zeigt sich, dass jene Unternehmen mit den geringsten Umsätzen (bis 1 Million Euro Jahresumsatz) durchschnittlich über wenig Eigenkapital verfügen. Die Eigenkapitalquote steigt mit zunehmender Umsatzstärke auf bis zu 34,6 % bei den Mittelbetrieben an. Im Durchschnitt liegt diese bei den österreichischen Verkehrsunternehmen 2009/10 bei rd. 34 %. Im Zeitablauf kommt es zu einer kontinuierlichen Verbesserung der Eigenmittelausstattung der Betriebe.

### 5.3. Gewinn- und Verlustrechnung

Der Erfolg in der Gewinn- und Verlustrechnung ergibt sich durch die Saldierung aller Aufwendungen und Erträge in der Abrechnungsperiode.

Materialaufwand	42,67	Umsatzerlöse	100,41
Personalkosten	24,97	Bestandsveränderungen	0,09
Sonstige Aufwendungen	34,39	Sonstige Erlöse	5,33
Finanzierungskosten	3,23	Finanzerträge	0,94
Gewinn	1,00	Erlösschmälerungen	-0,50
Summe Aufwendungen	106,26	Summe Erträge	106,27

Quelle: KMU-Forschung Austria, Betriebswirtschaftliche Analyse der österr. Verkehrsunternehmen

Die Unternehmen der österreichischen Verkehrswirtschaft verzeichnen 2009/10 einen Gewinn bzw. ein Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit von 1,00 % (vgl. Vorperiode: 0,19 %). Die erfolgreichsten Unternehmen (oberes Quartil) weisen einen durchschnittlichen Gewinn von 12,01 % der Betriebsleistung auf, während die weniger erfolgreichen Unternehmen (unteres Quartil) Verluste in der Höhe von 11,67 % erleiden. Eine Analyse nach Umsatzgrößenklassen zeigt, dass die umsatzschwächsten Unternehmen im Durchschnitt die größten Verluste zu erleiden haben (-3,65 %). Die durchschnittliche Gewinnsituation zeigt jedoch auch bei den größten Unternehmen kein zufriedenstellendes Bild (Unternehmen mit einem Jahresumsatz von mehr als 7 Millionen Euro: Gewinne von 1,05 % der Betriebsleistung).

### 5.4. Kennzahlen

#### 5.4.1. Ertrags- und Rentabilitätskennzahlen

Beim Kapitalumschlag, der die Effizienz des eingesetzten Kapitals beschreibt, erreichten die österreichischen Verkehrsunternehmen 2009/10 im Durchschnitt einen Wert von 0,9. Das be-

deutet, dass je Euro im Unternehmen eingesetztes Kapital, €0,90 an Betriebsleistung erwirtschaftet wurde.

$$\text{Kapitalumschlag} = \frac{\text{Betriebsleistung}}{\text{Gesamtkapital}}$$

Die Kleinstbetriebe erzielten einen überdurchschnittlich hohen Kapitalumschlag von 1,6 und schafften sich damit die Möglichkeit, mit vergleichsweise niedrigem Kapitaleinsatz entsprechend hohe Renditen zu erwirtschaften. Der damit verbundene rasche Kapitalrückfluss wirkt sich zudem günstig auf die Liquidität des Betriebes aus.

Der Kapitalumschlag der Branchen beträgt von rd. 0,3 bei den Schienen- und Seilbahnen bis rd. 2,9 bei den Garagen- und Tankstellenunternehmen. Dieser Unterschied ist weniger als Erfolgs- oder Misserfolgsmerkmal zu werten, sondern vielmehr auf die unterschiedlichen branchentypischen Gegebenheiten und Notwendigkeiten Investitionen betreffend zurückzuführen.

Eine Verbesserung des Kapitalumschlages kann einerseits durch den Abbau nicht betriebsnotwendigen Vermögens und die Reduktion von Kundenforderungen (Funktionalität des Mahnwesens) und andererseits durch eine Steigerung der Betriebsleistung (Verbesserung der Auslastung, Überprüfung der Kalkulation und Preispolitik) herbei geführt werden.

$$\text{Umsatzrentabilität (nach Finanzergebnis)} = \frac{\text{Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit}}{\text{Betriebsleistung}} \times 100$$

Im Durchschnitt der Verkehrsunternehmen betrug die Umsatzrentabilität 2009/10 1,0 %. D. h., dass auf Basis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit nach Abzug aller Kosten ein betriebswirtschaftlicher Gewinn in Höhe von 1 % der Betriebsleistung erwirtschaftet wurde.

Während die Unternehmen des oberen Quartils im Durchschnitt ein Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit von 12 % der Betriebsleistung erreichten, betrug der Verlust der Unternehmen des unteren Quartils durchschnittlich 11,7 % der Betriebsleistung.

Ausschlaggebend für diesen extremen Unterschied sind grundsätzlich entweder zu hohe Kosten und/oder eine zu geringe Betriebsleistung der erfolglosen Unternehmen.

Im Branchenvergleich erwirtschaften die Fahrschulen mit 4,8 % die höchste Umsatzrentabilität. Die Schienenbahnen, das Beförderungsgewerbe mit Personenkraftwagen sowie die Luftfahrtunternehmen befinden sich hingegen im Branchendurchschnitt in der Verlustzone.

Nach Umsatzgrößenklasse differenziert, befinden sich vor allem die kleinsten Unternehmen



im Durchschnitt deutlich in der Verlustzone. Eine positive durchschnittliche Umsatzrentabilität können erst die Unternehmen mit Jahresumsätzen ab €500.000,- aufweisen.

Rd. 57 % der österreichischen Verkehrsunternehmen konnten 2009/10 die Gewinnzone erreichen, während rd. 43 % Verluste hinnehmen mussten. Es zeigt sich, dass ein Großteil der Betriebe (rd. 36 %) eher geringe Verluste bzw. Gewinne erwirtschaftete (-2,5 % bis 2,5 %). Nach oben bzw. unten hin nimmt der Anteil der Betriebe in den Kategorien tendenziell ab.

$$\text{Gesamtkapitalrentabilität (ROI)} = \frac{\text{Betriebserfolg} + \text{Zinserträge}}{\text{Betriebsleistung}} \times \text{Kapitalumschlag} \times 100$$

Die Gesamtkapitalrentabilität vor Finanzierungskosten (auch: Return on Investment ROI) gibt an, ob der Einsatz des Fremdkapitals sinnvoll war. Der Richtwert hinsichtlich des Wertes der Gesamtkapitalrentabilität ist der vergleichbare Zinssatz für das Fremdkapital.

Im Durchschnitt erreichten die österreichischen Unternehmen der Verkehrswirtschaft 2009/10 eine Gesamtkapitalrentabilität von 3,9 %.

Respektable Renditen wurden von den erfolgreichen österreichischen Verkehrsunternehmen (oberes Quartil) erwirtschaftet. Die Kapitalverzinsung lag bei rd. 10 %. Bei den Betrieben des unteren Quartils war die Gesamtkapitalrentabilität hingegen negativ (-4,1 %), d. h. die Betriebe haben an Substanz verloren.

Die Gesamtkapitalrentabilität (vor Finanzierungskosten) ist bei den Fahrschulen mit Abstand am höchsten. Die geringste durchschnittliche Rendite weisen hingegen die Schienenbahnen auf.

$$\text{Korr. Cash flow (in \% der Betriebsleistung)} = \frac{\text{korr. Cash flow}}{\text{Betriebsleistung}} \times 100$$

Mit der Kennzahl „Cash flow“ wird die Innenfinanzierungskraft eines Unternehmens dargestellt. Dieser Betrag steht für Investitionen, Schuldentilgung bzw. Gewinnentnahme zur Verfügung. Um einen von der Rechtsform unabhängigen Vergleich zu ermöglichen, wird diese Kennzahl vor etwaigen Ertragsteuern ermittelt. Somit stellt die Bezahlung der Ertragsteuer auch eine Form der Cash flow Verwendung dar. Vom korrigierten Cash flow wird dann gesprochen, wenn (bei Einzelunternehmungen bzw. Personengesellschaften) ein kalkulatorisches Unternehmerentgelt berücksichtigt wird, um einen von der Rechtsform unabhängigen Vergleich zu ermöglichen.

Die Verkehrsunternehmen erzielten im Durchschnitt einen korrigierten Cash flow von rd. 11 % der Betriebsleistung. Eine überdurchschnittlich hohe Innenfinanzierungskraft wiesen die Mittelbetriebe aus.

Die Unternehmen des oberen Quartils erzielten einen beachtlichen Cash flow von 26 % der Betriebsleistung – im Gegensatz dazu verfügen die Unternehmen des unteren Quartils nur über einem Cash flow von 2,5 %.

Den höchsten durchschnittlichen Cash flow erzielten im Branchenranking die Seilbahnen, gefolgt vom Beförderungsgewerbe mit Personenkraftwagen und den Autobusunternehmungen.

Nach Umsatzgrößenklasse betrachtet steigt die Innenfinanzierungskraft tendenziell mit steigender Betriebsgröße. Die größte betrachtete Umsatzgrößenklasse bildet hier je-doch eine Ausnahme mit einem vergleichsweise sehr geringen durchschnittlichen Cash flow.

#### 5.4.2. Kennzahlen zum Vermögen

$$\text{Sachanlagenintensität} = \frac{\text{Sachanlagevermögen}}{\text{Gesamtkapital}} \times 100$$

Diese Kennzahl lässt Rückschlüsse auf den Automatisierungsgrad, die Kapitalintensität sowie die Konjunkturabhängigkeit zu<sup>7</sup>.

<sup>7</sup> Diese Aussage betrifft Investitionen ins Anlagevermögen, die eigen- oder fremdfinanziert wurden und in der Bilanz erfasst werden. Dies umfasst nicht die Leasingfinanzierung.



Im Durchschnitt weist die österreichische Verkehrswirtschaft eine Sachanlagenintensität von rd. 60 % auf, d. h., dass rd. 60 % des Gesamtvermögens auf das Sachanlagevermögen entfallen.

Leasingfinanzierte Betriebe halten Teile des Anlagevermögens im Gegensatz zu kreditfinanzierten Unternehmen nicht im Betriebsvermögen, wodurch die Anlagenintensität deutlich niedriger ist.

$$\text{Investitionen (in \% der Betriebsleistung)} = \frac{\text{Investitionen}}{\text{Betriebsleistung}} \times 100$$

Diese Kennzahl dient zur Beurteilung des Investitionsvolumens. Nachdem Investitionen das Potenzial für zukünftige Leistungserstellungen schaffen, gibt die Kennzahl – besonders im Zeitvergleich - Aufschluss über Wachstumsbestrebungen.

Im Durchschnitt werden in der österreichischen Verkehrswirtschaft rd. 8 % der Betriebsleistung wieder investiert. Mit zunehmender Betriebsgröße steigt die Investitionsquote tendenziell.

Eine besonders hohe Investitionstätigkeit verzeichnen die Schienenbahnen sowie das Beförderungsgewerbe mit Pkw, die jeweils Investitionen im Ausmaß von über 30 % der Betriebsleistung tätigen. Weniger als 5 % der Betriebsleistung wird hingegen von den Garagen-, Tankstellen- und Servicestationsunternehmen, den Spediteuren und den Luftfahrtunternehmungen investiert. Es können hier unterschiedliche Reinvestitionsphasen auftreten.

$$\text{Investitionsdeckung} = \frac{\text{Investitionen}}{\text{Abschreibungen (inkl. geringwertige Wirtschaftsgüter)}} \times 100$$

Die Investitionsdeckung gibt an, ob die Investitionen ins Anlagevermögen ausreichen, um die gegebene Kapazität aufrecht zu erhalten. Damit dies der Fall ist, müssen die Investitionen zumindest gleich groß sein wie die Abschreibungen (Investitionsdeckung  $\geq$  100).

Sollten Investitionen leasingfinanziert werden, wird dies in dieser Kennzahl nicht berücksichtigt (weder bei den Investitionen noch bei den Abschreibungen).

Die österreichischen Verkehrsunternehmen tätigen im Durchschnitt Investitionen in der Höhe

der Abschreibungen.

Während bei den Klein- und Mittelbetrieben Kapazitäten abgebaut wurden, wurden sie bei den Kleinst- und Großbetrieben erweitert.

Eine geringere Investitionsdeckung kann auch auf den technischen Fortschritt bzw. die Preisentwicklung zurückzuführen sein – d. h., dass trotz gleich bleibender Kapazität niedrigere Investitionen notwendig sind.

#### 5.4.3. Kennzahlen zur Finanzierung und Liquidität

$$\text{Eigenkapitalquote} = \frac{\text{Eigenkapital}}{\text{Gesamtkapital}} \times 100$$

Die Eigenkapitalquote zeigt, mit welchem Anteil ein Betrieb mit Eigenkapital ausgestattet ist. Je höher der Eigenkapitalanteil ist, desto kreditwürdiger ist das Unternehmen. Es wird damit auch konkurrenzfähiger, da am Markt unabhängiger von Fremdkapitalgebern agiert werden kann. Um z. B. konjunkturell schwierige Zeiten unbeschadet zu überstehen bzw. zur Abdeckung etwaiger Verluste, sollte aus betriebswirtschaftlicher Sicht der Eigenkapitalanteil zumindest 20 % des Betriebsvermögens betragen.

Höhere Werte stärken die Krisensicherheit und Unabhängigkeit des Unternehmens. Allerdings ist auch der Leverage-Effekt zu berücksichtigen.

Die durchschnittliche Eigenkapitalquote der österreichischen Verkehrsunternehmen beträgt rd. 34 % und übersteigt somit den betriebswirtschaftlichen (Mindest-) Richtwert von 20 % deutlich. Die Eigenkapitalquote steigt mit zunehmender Betriebsgröße. Verbesserungswürdig ist der geringe Eigenkapitalanteil (rd. 15 %) bei den Kleinstbetrieben.

Im Durchschnitt weisen alle ausgewerteten Fachgruppen positives Eigenkapital auf. Den betriebswirtschaftlichen Mindestrichtwert von 20 % erreichen alle Branchen mit Ausnahme der Garagen-, Tankstellen- und Servicestationsunternehmen sowie der Fahrschulen.

Etwa zwei Drittel der österreichischen Verkehrsbetriebe verfügten 2009/10 über positives Eigenkapital, wobei rd. 43 % den betriebswirtschaftlichen Mindestrichtwert von 20 % überschreiten konnten. Ein Drittel der Betriebe wies jedoch negatives Eigenkapital auf, wobei 21 % deutlich überschuldet waren (Eigenkapitalquote von -20 % und weniger).

<sup>8</sup> Anmerkung: Liegt die Gesamtkapitalrentabilität über den Kosten des Fremdkapitals (Fremdkapitalzinssatz) so führt eine Erhöhung des Fremdkapitals zu einer Erhöhung der Eigenkapitalrendite (Leverage-Effekt).



$$\text{Bankverschuldung (in \% des Gesamtkapitals)} = \frac{\text{Summe Bankverbindlichkeiten}}{\text{Gesamtkapital}} \times 100$$

Diese Kennzahl drückt das Ausmaß der Bankverschuldung (die Inanspruchnahme der Bankfinanzierung) aus, unabhängig von der Fristigkeit der Bankverbindlichkeiten; d. h. sowohl kurzfristige (z. B. Kontokorrentkredit) wie auch langfristige Bankverbindlichkeiten (z. B. Darlehen) sind hier berücksichtigt. Nicht berücksichtigt sind Eventualverbindlichkeiten (z. B. Leasingfinanzierung bzw. Bankgarantierahmen).

Im Durchschnitt entfallen rd. 32 % des Fremdkapitals der Verkehrsunternehmen auf Bankverbindlichkeiten. Während die Kleinbetriebe rd. 45 % des Betriebsvermögens durch Bankkredite finanzieren, sind es bei den Großunternehmen nur rd. 14 %.

Innerhalb der Branchen variiert die Inanspruchnahme der Bankfinanzierung deutlich. Während die Bankverschuldung bei den Schienenbahnen, Schifffahrt- und Luftfahrtunternehmen sehr gering ist, finanzieren die Fahrschulen beinahe die Hälfte des Betriebsvermögens mit Bankkrediten.

$$\text{Anlagendeckung} = \frac{(\text{Eigenkapital} + \text{Sozialkapital} + \text{langfristiges Fremdkapital})}{\text{korrigiertes Anlagevermögen}} \times 100$$

Die Anlagendeckung gibt Auskunft über die Qualität der Finanzierung - unter dem Aspekt der Krisensicherheit und Unabhängigkeit ist sie dann optimal, wenn 100 % des Betriebsvermögens mit Eigenkapital finanziert sind. Aus betriebswirtschaftlicher Sicht muss zur Minimierung der Krisenanfälligkeit aber jedenfalls das langfristig gebundene Vermögen mit langfristig zur Verfügung stehendem Kapital (= Eigenkapital plus langfristigem Fremdkapital) finanziert sein. Werte unter 100 % zeigen, dass fälschlicherweise Investitionen mit kurzfristigem Fremdkapital (Lieferantenkredit, Kontokorrentkredit, etc.) finanziert wurden.

Unabhängig vom Unternehmenserfolg bzw. der Betriebsgröße verfügen die Verkehrsunternehmen durchschnittlich über eine Anlagendeckung von weniger als 100 %. Das bedeutet, dass das langfristige Anlagevermögen häufig mittels Kontokorrentkrediten bzw. Lieferverbindlichkeiten, welche als kurzfristige Finanzierungsmittel konzipiert sind, finanziert wird. Folge dieses Finanzierungsfehlers sind Liquiditätsprobleme.

Im Branchenvergleich zeigt sich, dass im Durchschnitt lediglich die Schifffahrtsunternehmen, die Spediteure und die Autobusunternehmen Teile des Umlaufvermögens mit langfristig zur Verfügung stehendem Kapital finanzieren. Alle anderen Branchen finanzieren im Durchschnitt Teile des Anlagevermögens mit kurzfristigem Kapital. Somit sind die meisten Branchen – von der Fristigkeit her – falsch finanziert.



$$\text{Schuldentilgungsdauer in Jahren} = \frac{(\text{Fremdkapital} - \text{liquide Mittel})}{\text{korrigierter Cash flow aus Betriebstätigkeit}} \times 100$$

Durch die Gegenüberstellung der insgesamt vorhandenen Schulden (Fremdkapital) und des Cash flow, als Maß für die Ertragskraft, wird deutlich, wie viele Jahre es dauert, bis angesichts der aktuellen Ertragskraft alle Schulden vollständig zurückbezahlt sind. Die so ermittelte Schuldentilgungsdauer ist allerdings eine fiktive Größe, da in der Praxis der Cash flow



nicht ausschließlich zur Tilgung des Fremdkapitals verwendet werden kann. Privatentnahmen und Eigenmittelanteile bei Investitionen werden ebenfalls aus dem Cash flow finanziert. Aus betriebswirtschaftlicher Sicht sollte die Schuldentilgungsdauer jedenfalls weniger als 7 Jahre betragen.

Unter den Voraussetzungen gleich bleibender Ertragskraft und ausschließlicher Verwendung des Cash flow zur Schuldentilgung würde der Durchschnitt der Verkehrsunternehmen knapp 6 Jahre zur Tilgung des Fremdkapitals benötigen. Während die Unternehmen des unteren Quartils rd. 40 Jahre für die Schuldentilgung benötigen würden, gelänge es den erfolgreichsten Unternehmen in nur knapp 3 Jahren.

Autobus- und Schifffahrtunternehmungen sowie Fahrschulen schaffen die Schuldentilgung in weniger als 4 Jahren, Garagen-, Tankstellen- und Servicestationsunternehmungen benötigen hingegen knapp 12 Jahre.

#### 5.4.4. Produktivitätskennzahlen

$$\text{Bruttoproduktivität} = \frac{\text{Betriebsleistung}}{\text{Personalkosten}} \times 100$$

Die Bruttoproduktivität zeigt die Effizienz des Personaleinsatzes (wie viel Betriebsleistung je Euro Personalkosten erwirtschaftet wird).

Durchschnittlich werden in den österreichischen Unternehmen der Verkehrswirtschaft je Euro Personalkosten rd. €4,- an Betriebsleistung erwirtschaftet. Die Kleinstbetriebe erzielen eine überdurchschnittlich hohe Bruttoproduktivität von €5,-. Mit steigender Betriebsgröße nimmt die Bruttoproduktivität im Durchschnitt ab.

Branchenspezifische Unterschiede sind – anders als bei der Nettoproduktivität – weniger auf tatsächlich produktiveres bzw. unproduktiveres Arbeiten zurückzuführen, da in der Betriebsleistung auch die Materialanteile inklusive Fremdleistungen enthalten sind.

Eine Erhöhung der Bruttoproduktivität gelingt über die Steigerung der Betriebsleistung und/oder die Reduzierung der Personalkosten.

$$\text{Nettoproduktivität} = \frac{\text{Rohertrag}}{\text{Personalkosten}} \times 100$$

Bei der Kennzahl Nettoproduktivität wird der Rohertrag den Personalkosten gegenübergestellt.

Dies verhindert, dass unterschiedliche Leistungsschwerpunkte die Beurteilung der Produktivität verzerren.

Die Nettoproduktivität der Verkehrsunternehmen beträgt im Durchschnitt rd. 2,3. Das bedeutet, dass je eingesetzter Euro Personalkosten ein Rohertrag von €2,3 erzielt wird. Die Nettoproduktivität nimmt mit zunehmender Betriebsgröße ab: Erwirtschaften die Kleinstbetriebe noch eine Nettoproduktivität von 2,6 erzielen die Großbetriebe nur mehr einen Wert von 1,8.

Im Branchenvergleich können die Seilbahnen eine überdurchschnittlich hohe Nettoproduktivität verzeichnen. Mit einer Nettoproduktivität von rd. 1,0 erzielen die Schienenbahnen im Durchschnitt das geringste Ergebnis.

Zur Erhöhung der Nettoproduktivität müssen entweder bei stabilem Rohertrag die Personalkosten reduziert oder ohne Ausweitung der personellen Kapazität der Rohertrag erhöht werden. Die Erhöhung des Rohertrages gelingt über die Steigerung der Betriebsleistung oder Reduzierung der Materialkosten.



# GÜTERVERKEHR





## 6. GÜTERVERKEHR

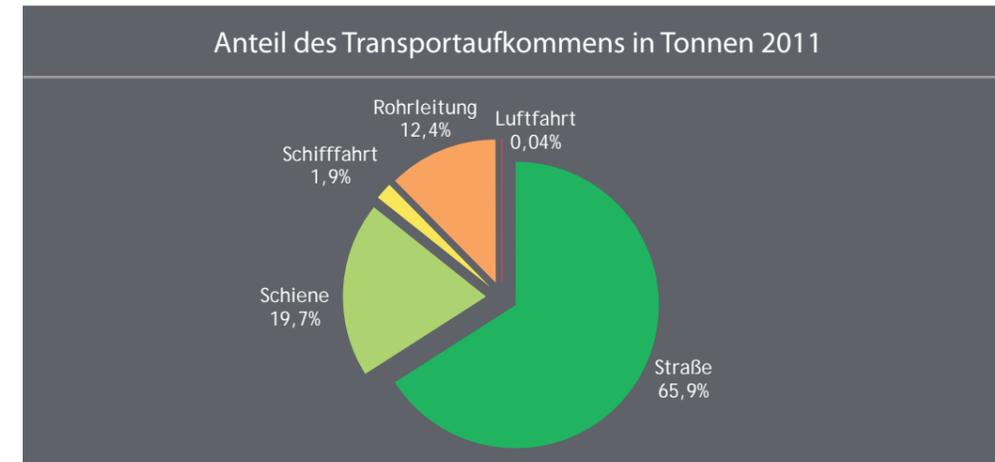
### 6.1. Zusammenfassender Vergleich

In Österreich ist, gemessen am Transportaufkommen, die Straße der überwiegende Transportweg im Güterverkehr. Die österreichischen Straßengüterunternehmen sind für fast zwei Drittel des Transportaufkommens verantwortlich. Daneben sind auch die Schiene und die Rohrleitungen von großer Bedeutung. Die Schifffahrt (inkl. Transit, eventuelle Untererfassung bei Interpretation berücksichtigen) und insbesondere der Luftverkehr spielen hingegen eine untergeordnete Rolle.

Transportaufkommen in 1.000 Tonnen 2011		Transportleistung in Mio. Tonnenkilometern 2011 im Inland	
Straße (österreichische Unternehmen)	344.694	Straße (österreichische Unternehmen)	16.997
Schiene (österreichische Unternehmen)	103.220	Schiene (österreichische Unternehmen)	19.620
Luftfahrt	228	Donauschifffahrt	2.123
Donauschifffahrt	9.943	Rohrleitungen	15.871
Rohrleitungen	64.586		

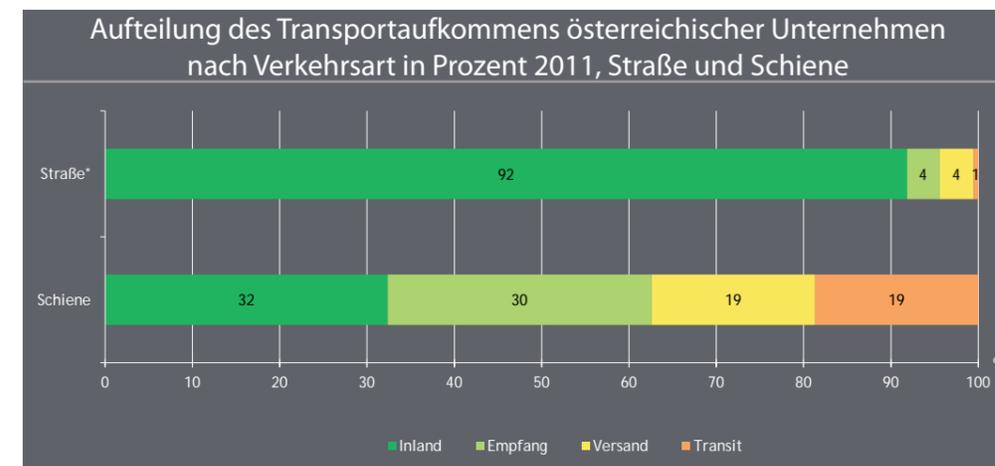
Das Transportaufkommen im Straßengüterverkehr, im Schienenverkehr und mittels Rohrleitungen ist im Vergleich zum Vorjahr gestiegen. Die Güterbeförderungen auf der Donau und in der Luftfahrt sind im Vergleich zum vergangenen Jahr zurückgegangen.

Bei einem Vergleich der Transportleistung (Transportaufkommen verknüpft mit der Wegstrecke) innerhalb des Bundesgebietes ist der Schienenverkehr federführend, gefolgt vom Transport auf der Straße. Hier kommt es bei allen Verkehrsträgern zu einer Erhöhung in der Transportleistung im Inland im Vergleich zum Vorjahr.



\* Flughäfen Wien, Graz, Innsbruck, Klagenfurt, Linz und Salzburg  
Quelle: Statistik Austria

Der Vergleich der beiden bedeutendsten Verkehrsträger im österreichischen Güterverkehr zeigt, dass auf der Straße der Inlandverkehr dominiert, während bei der Schiene der Schwerpunkt auf zwei Verkehrsbereiche - den Inlandverkehr und dem grenzüberschreitenden Güterempfang - liegt.

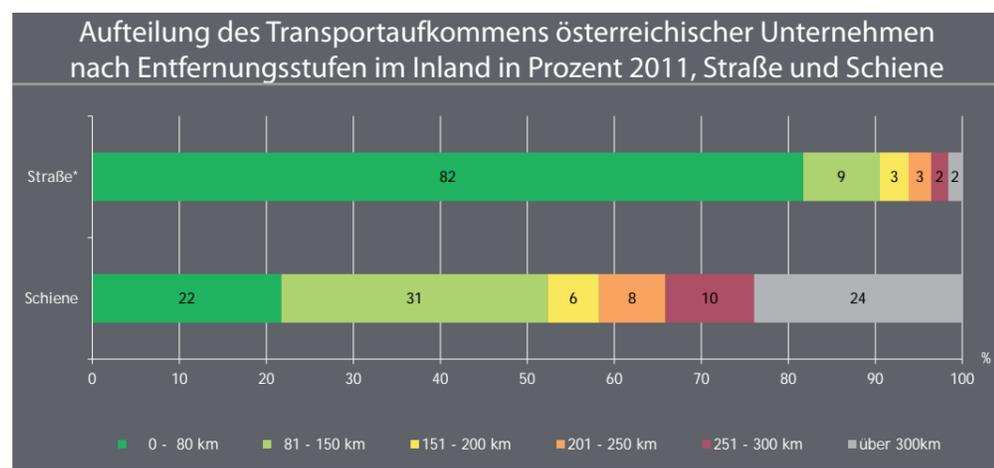


\* Werkverkehr und Fuhrgewerbe; In Österreich zugelassene LKW mit einer Nutzlast von mindestens 2 Tonnen und Sattelzugmaschinen sowie alle in- und ausländischen Anhänger und Sattelaufzieger, die von den erwähnten inländischen Fahrzeugen gezogen werden.

Quelle: Statistik Austria



Im Straßengüterverkehr wird der Großteil der Güterbeförderung auf einer Streckenlänge von bis zu 80 km transportiert. Im Schienenverkehr sind die zurückgelegten Strecken wesentlich größer. Fast ein Viertel wird auf einer Streckenlänge von über 300 Kilometern transportiert.



\* Werkverkehr und Fuhrgewerbe; In Österreich zugelassene LKW mit einer Nutzlast von mindestens 2 Tonnen und Sattelzugmaschinen sowie alle in- und ausländischen Anhänger und Sattelaufzieger, die von den erwähnten inländischen Fahrzeugen gezogen werden.

Quelle: Statistik Austria

## 6.2. Straße

Im Straßengüterverkehr österreichischer Unternehmen 2011 dominiert der Inlandverkehr mit einem Transportaufkommen von 313,1 Mio. Tonnen bzw. einer Transportleistung von 13,8 Mrd. Tonnenkilometern. Der Anteil des Inlandverkehrs am gesamten Straßengüterverkehr ist beim Transportaufkommen wesentlich höher als bei der Transportleistung, was sich aus den im Bundesgebiet zurückgelegten kürzeren Wegstrecken erklärt. Der Straßengüterverkehr österreichischer Unternehmen spielt im Verkehrsbereich Transit und dem sonstigen Auslandsverkehr aufgrund der Höhe des Transportaufkommens eher eine untergeordnete Rolle.

Die Entwicklung des Straßengüterverkehrs in den vergangenen Jahren ist von einem Auf und Ab geprägt. Im Erhebungsjahr 2011 befördern Lastkraftwagen mit einer Nutzlast ab zwei Tonnen und Sattelzugmaschinen insgesamt 344,7 Mio. Tonnen an Gütern, was einer Zunahme von 4,3 % zum Vorjahr entspricht. Die Verkehrsleistungen steigen 2011 in den Verkehrsbereichen Inland, grenzüberschreitender Empfang und Versand.

Im Detail verteilt sich die Erhöhung des Transportaufkommens wie folgt: Im Inland steigt das Transportaufkommen um 4,4 %, im grenzüberschreitenden Empfang kommt es zu einer Stei-

gerung um 4,3 % und im grenzüberschreitenden Versand beträgt die Zunahme des Güterverkehrsaufkommens 4,8 %.

Güterverkehr österreichischer Unternehmen\* auf der Straße\*\* 2011

	Transportaufkommen		Transportleistung***	
	in 1.000 Tonnen	Anteil in %	in Mio Tonnenkilometern****	Anteil in %
Inland	313.098	90,8	13.835	81,4
grenzüberschr. Empfang	12.686	3,7	1.411	8,3
grenzüberschr. Versand	13.279	3,9	1.528	9,0
Transit	1.804	0,5	223	1,3
sonst. Auslandsverkehr*****	3.827	1,1	-	-
Gesamt	344.694	100,0	16.997	100,0

\* Werkverkehr und Fuhrgewerbe

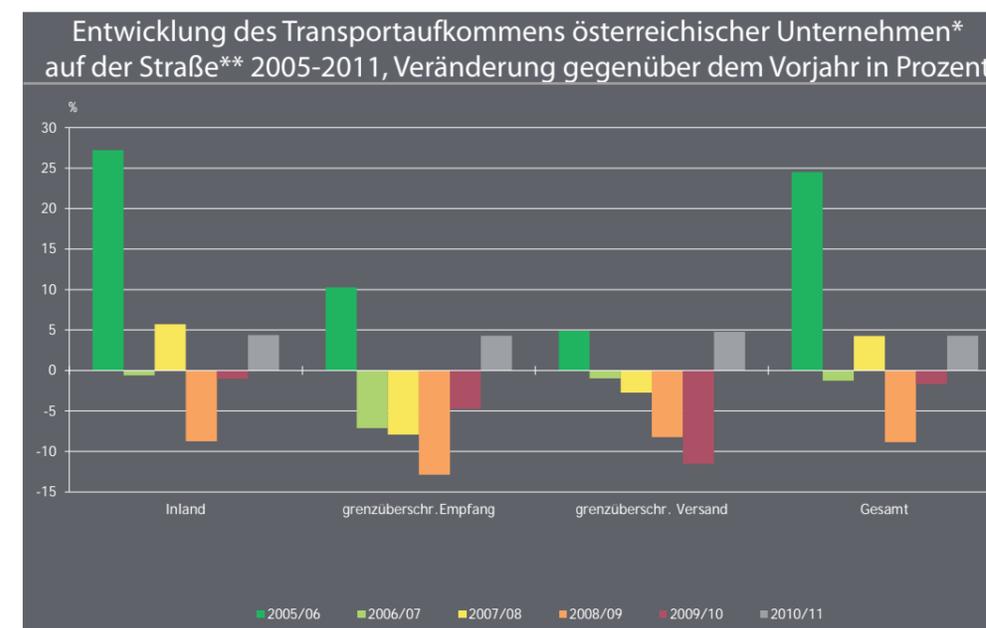
\*\* erhoben sind Fahrzeuge mit einer Nutzlast von 2 Tonnen und mehr

\*\*\* im Inland erbrachte Transportleistung

\*\*\*\* Tonnen multipliziert mit der Anzahl der zurückgelegten Kilometer

\*\*\*\*\* findet zur Gänze im Ausland statt (zB Dreiländerverkehr, Kabotage)

Quelle: Statistik Austria



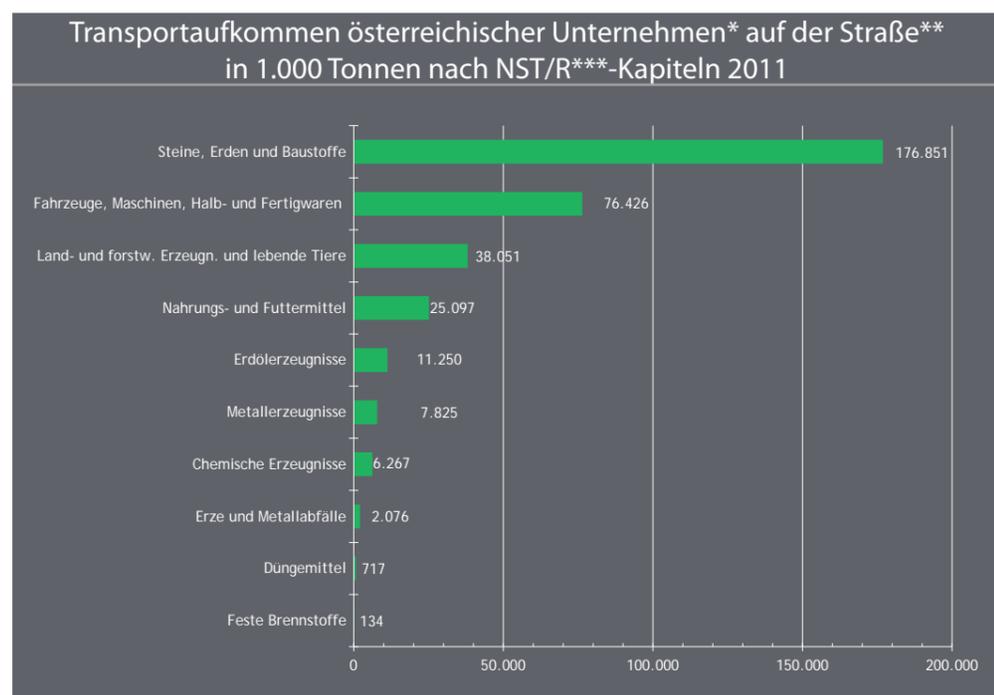
\* Werkverkehr und Fuhrgewerbe

\*\* erhoben sind Fahrzeuge mit einer Nutzlast von 2 Tonnen und mehr

Quelle: Statistik Austria



Der größte Anteil im Straßengüterverkehr mit mehr als etwas der Hälfte des Transportaufkommens entfällt 2011 auf die Gütergruppe der Steine, Erden und Baustoffe und etwas mehr als ein Fünftel auf Fahrzeuge, Maschinen, Halb- und Fertigwaren. Der verbleibende Anteil des Transportaufkommens verteilt sich auf die anderen acht Gütergruppen.



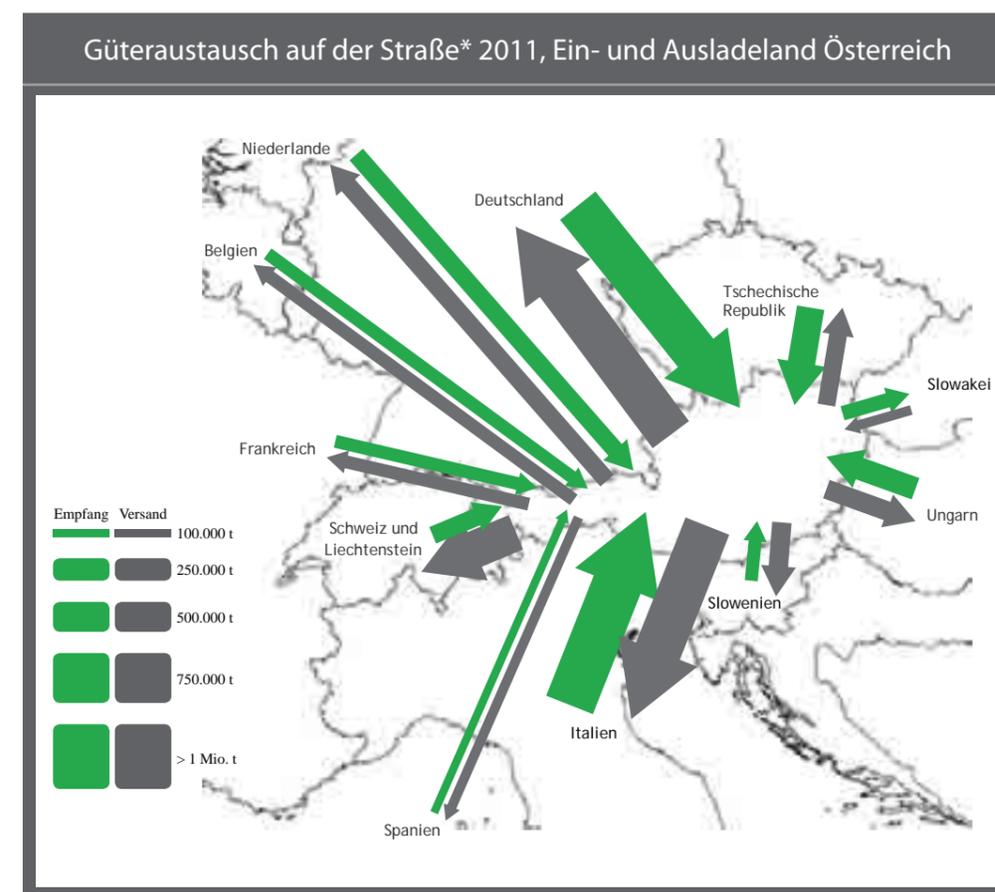
\* Werkverkehr und Fuhrgewerbe  
\*\* erhoben sind Fahrzeuge mit einer Nutzlast von 2 Tonnen und mehr  
\*\*\* Nomenclature uniforme de marchandise pour les statistiques de transport, revicé = einheitliches Güterverzeichnis für die Verkehrsstatistik (10 Kapitel)

Quelle: Statistik Austria

Die Betrachtung des grenzüberschreitenden Güterausstausches österreichischer Unternehmen auf der Straße zeigt, dass für den Güterempfang wie für den Güterversand die Nachbarländer Deutschland und Italien die wichtigsten Handelspartner sind. Zu den wichtigsten Gütergruppen in beiden Ländern gehören Fahrzeuge, Maschinen, sonstige Halb- und Fertigwaren sowie land- und forstwirtschaftliche Erzeugnisse und lebende Tiere.

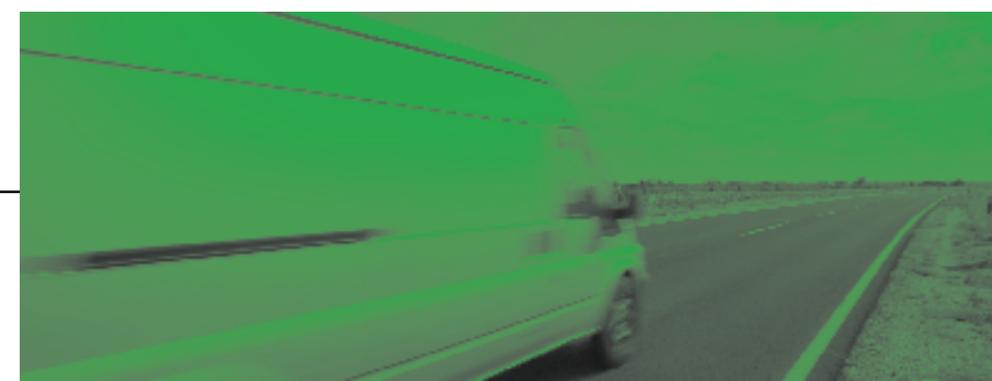
Weitere wichtige Einladeregionen für den Güterkraftverkehr sind die Tschechische Republik und Ungarn, die ihren Schwerpunkt in den Gütergruppen land- und forstwirtschaftliche Erzeug-

nisse und lebende Tiere sowie Fahrzeuge, Maschinen, sonstige Halb- und Fertigwaren haben. Neben den bereits angeführten Ländern werden große Mengen nach/von Slowenien, Frankreich, Niederlande, Schweiz und Liechtenstein sowie Slowakei transportiert, wobei der größte Transportanteil in die Gruppe der Fahrzeuge, Maschinen, sonstige Halb- und Fertigwaren fällt.



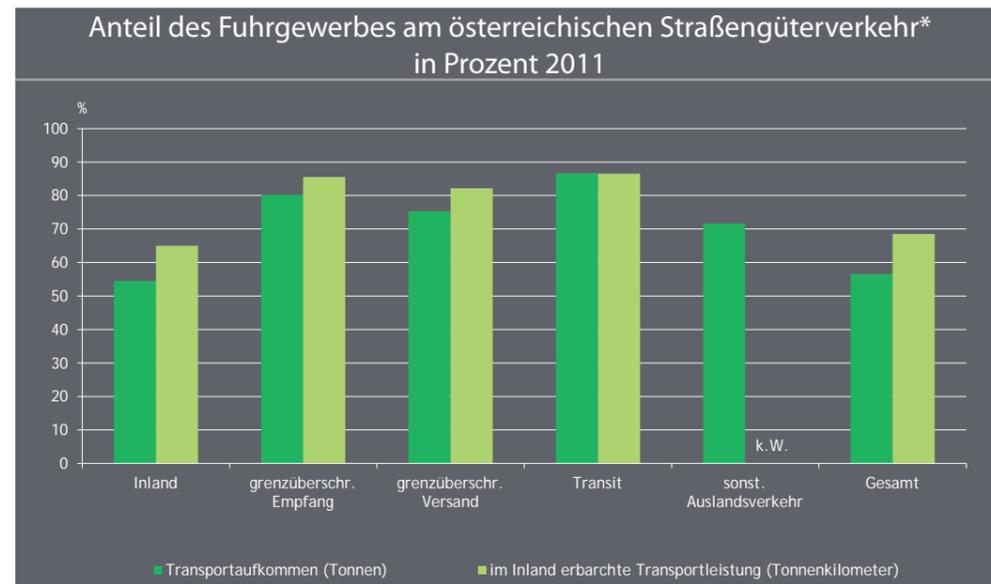
\* österreichisches Güterbeförderungsunternehmen und Werkverkehr; beladene Fahrten mit österreichischen Fahrzeugen mit einer Nutzlast von 2 t und mehr

Quelle: Statistik Austria





Der Güterkraftverkehr setzt sich aus dem Werkverkehr und dem gewerblichen Verkehr (Fuhrgewerbe) zusammen. Im Jahr 2011 entfielen 55 % des Transportaufkommens und 65 % der im Inland erbrachten Transportleistung auf das Fuhrgewerbe. Wie aus der Grafik erkennbar, ist der Anteil der Transportleistung höher als das Transportaufkommen, was darauf schließen lässt, dass im Fuhrgewerbe weitere Distanzen zurückgelegt werden, als im Werkverkehr.



Anmerkung: Im Fuhrgewerbe wurden zwar nur rund 21 % der Zugmaschinen (LKW und Sattelfahrzeuge) bzw. rund 15 % aller fuhrgewerblich genutzten LKW eingesetzt. Diese sind gemessen an der Nutzlast jedoch wesentlich größer als im Werkverkehr.

k.W. = kein Wert verfügbar

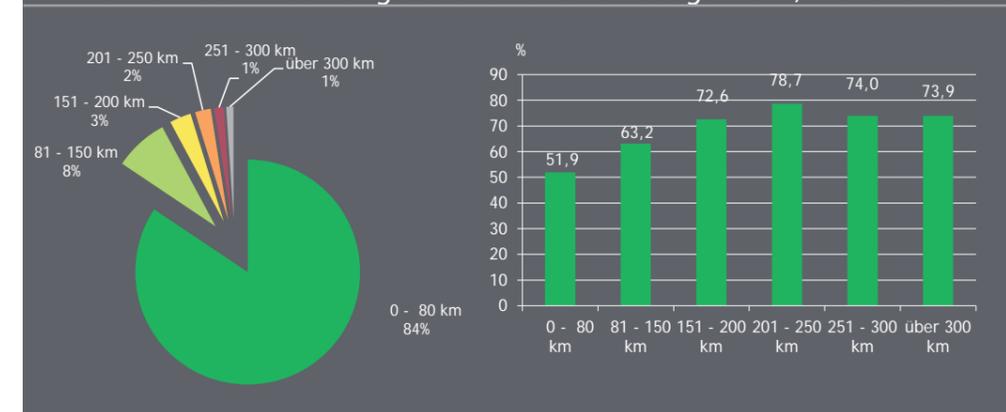
\* österreichisches Güterbeförderungsunternehmen und Werkverkehr; beladene Fahrten mit österreichischen Fahrzeugen mit einer Nutzlast von 2 t und mehr

Quelle: Statistik Austria

84 % des Transportaufkommens im Inland wird auf einer Strecke von 0-80 km transportiert. Der Anteil des Fuhrgewebes steigt kontinuierlich bis zu einem Anteil von 78,7 % bei Entfernungen von bis 250 km an, zeigt dann einen Rückgang im Anteil des Fuhrgewebes auf 74,0 % bei Entfernungen bis 300 km und reduziert sich noch einmal leicht auf einen Anteil von 73,9 % bei Entfernungen von über 300 km an.

Im Vergleich zum Vorjahr ist es zu einer Verringerung um 0,7 % in der größten Entfernungsstufe gekommen (Vergleichswert – Anteil 2010: 74,4 %).

Transportaufkommen österreichischer Unternehmen\* auf der Straße\*\* in Tonnen nach Entfernungsstufen und Verkehrsträger 2011, Inlandverkehr



\* Werkverkehr und Fuhrgewerbe

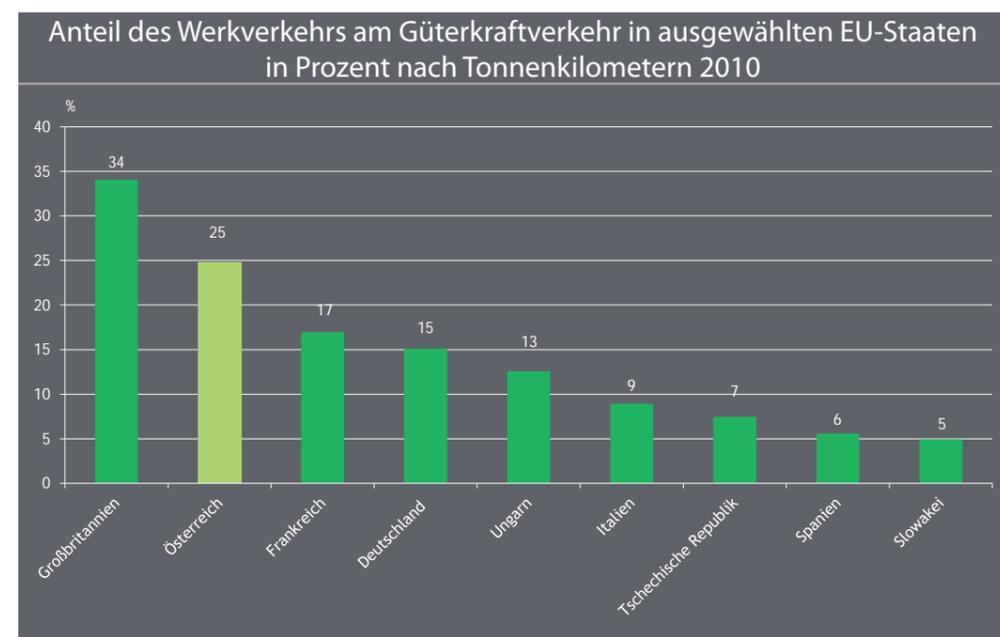
\*\* erhoben sind Fahrzeuge mit einer Nutzlast von 2 Tonnen und mehr

Quelle: Statistik Austria



Aus der unten abgebildeten Grafik ist die unterschiedliche Bedeutung des Werkverkehrs im EU-Vergleich erkennbar.

Der Anteil des österreichischen Werkverkehrs am gesamten Güterkraftverkehr liegt im Jahr 2010 bei 24,8 % und steigt im Vergleich zum Vorjahr. Der Anteil des Werkverkehrs in Deutschland geht zurück, in Ungarn bleibt er gleich und in Frankreich erhöht sich der Anteil ebenfalls im Vergleichszeitraum. In Großbritannien kommt es zu einem Rückgang des Werkverkehrsanteils auf 34,1 %.



### 6.3. Schiene

Nicht ganz ein Drittel des Transportaufkommens und der Transportleistung der österreichischen Güterbeförderer auf der Schiene entfällt 2011 auf den grenzüberschreitenden Empfang. Zu den wichtigsten Einladeländern in Bezug auf das Transportaufkommen zählen Deutschland, Ungarn, Tschechische Republik, Slowenien, Italien und die Slowakei.

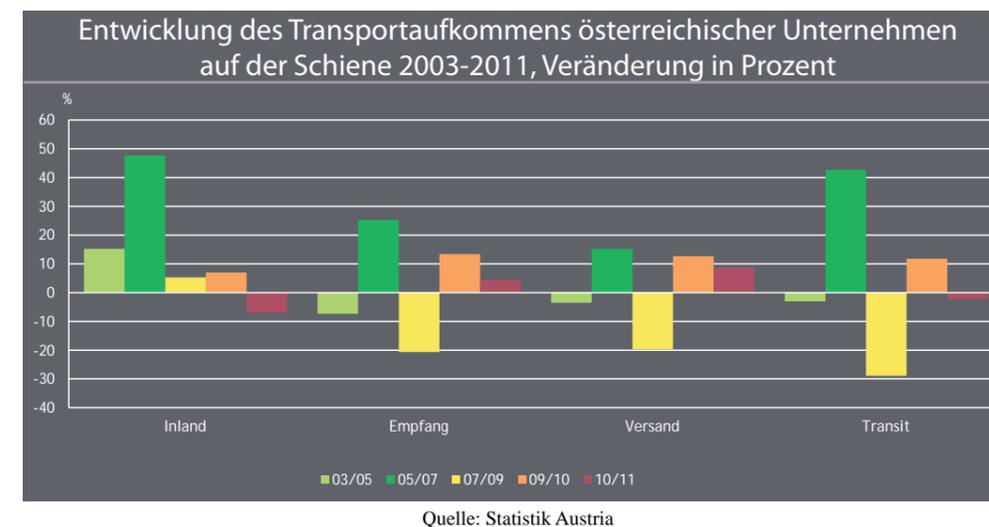
Neben dem Empfang spielen der Inlandverkehr, der Versand und der Transit ebenfalls eine

wichtige Rolle. Im grenzüberschreitenden Versand wird der größte Anteil der beförderten Mengen nach Deutschland, Italien, Ungarn und nach Slowenien befördert.

	Transportaufkommen		Transportleistung (im Inland)	
	in 1.000 Tonnen	Anteil in %	in Mio Tonnenkilometern*	Anteil in %
Inland	34.834	33,7	5.542	28,2
Empfang	32.503	31,5	5.864	29,9
Versand	20.155	19,5	4.229	21,6
Transit	15.728	15,2	3.985	20,3
Gesamt	103.220	100,0	19.620	100,0

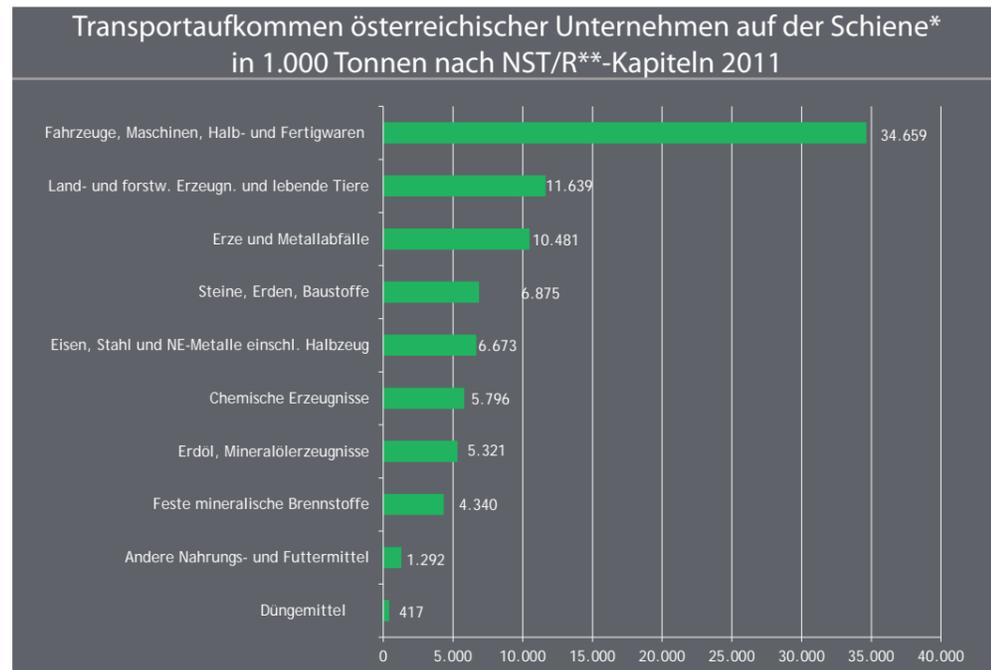
\* = Tonnen multipliziert mit der Anzahl der zurückgelegten Kilometer  
Quelle: Statistik Austria

Das Transportaufkommen österreichischer Unternehmen auf der Schiene unterliegt im Zeitverlauf immer wieder Schwankungen, teilweise mit verursacht durch die Wirtschaftszyklen. Insgesamt kommt es 2011 zu keiner großen Veränderung im Vergleich zum Vorjahr. Im Detail kommt es im Inland und im Transitverkehr zu einem kleinen Rückgang, im grenzüberschreitenden Empfang und Versand zu einer leichten Steigerung.





Mehr als ein Drittel des Transportaufkommens im Güterverkehr auf der Schiene fällt mit 34,7 Mio. Tonnen in die Gütergruppe Fahrzeuge, Maschinen, Halb- und Fertigwaren. Bei 13,3 % oder 11,6 Mio. Tonnen des Transportaufkommens handelt es sich um land- und forstwirtschaftliche Erzeugnisse und lebende Tiere.



\* ohne Transit  
\*\* Nomenclature uniforme de marchandise pour les statistiques de transport, revicé = einheitliches Güterverzeichnis für die Verkehrsstatistik (10 Kapitel)

Quelle: Statistik Austria

#### 6.4. Luftfahrt

Im Jahr 2011 kommt es auf den österreichischen Flughäfen zu einem Frachtaufkommen von insgesamt 227.938 Tonnen. Den größten Anteil verzeichnet der Flughafen Wien/Schwechat mit einem Anteil von 96,0 %. Das Postaufkommen ist im Vergleich zu 2010 um 8,4 % auf 13.551 Tonnen gestiegen und wird fast zu 100 % über den Flughafen der Bundeshauptstadt versendet.

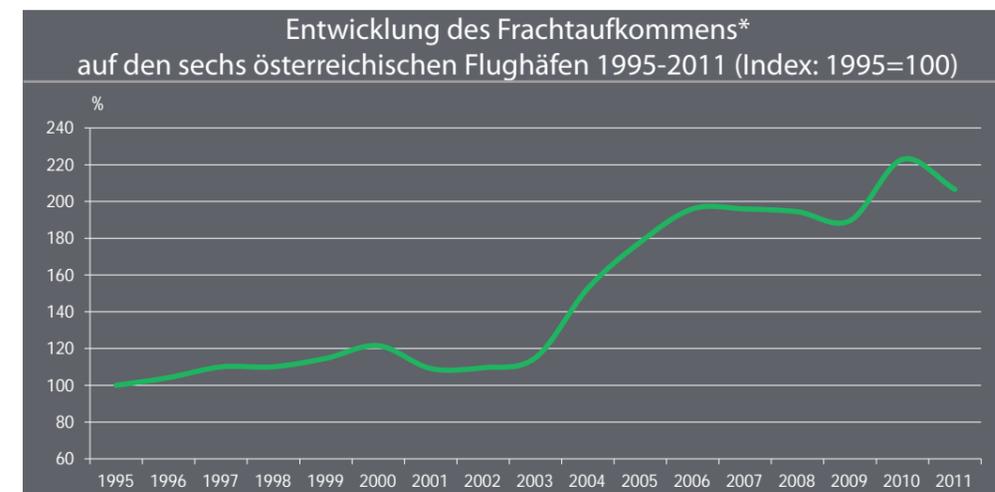
Frachtaufkommen\* nach Verkehrsart  
auf den sechs österreichischen Flughäfen 2011

	Wien	Graz	Innsbruck	Klagenfurt	Linz	Salzburg	Gesamt
Inland	569	84	295	0	80	91	1.119
Empfang	113.919	32	25	0	2.868	6	116.850
Versand	85.320	106	51	0	3.007	72	88.558
Transit	19.026	0	0	0	2.386	0	21.412
Frachtaufkommen in Tonnen	218.835	222	372	0	8.341	169	227.938
Anteil in %	96,0	0,1	0,2	0,0	3,7	0,1	100,0

\* an, ab + Transit

Quelle: Statistik Austria

Die Grafik zeigt bis auf einen Einbruch 2001 (aufgrund der Terroranschläge in New York) und 2008/2009 (aufgrund der Wirtschaftskrise) eine kontinuierliche Steigerung des Luftfrachtaufkommens seit dem Jahr 1995. Seit 2003 kommt es zu deutlich größeren Zunahmen, die mit der Entwicklung und Bedeutung des Flughafens Wien/Schwechat in Zusammenhang stehen. Im vergangenen Jahr ist es zu einem deutlichen Rückgang, verglichen mit dem Vorjahr gekommen.



\* an, ab + Transit

Quelle: Statistik Austria



Am Flughafen Wien/Schwechat werden im Jahr 2011 91,6 % des Luftfrachtversandes (inkl. Transit) und 95,5 % des Luftfrachtempfanges der Gütergruppe „Fahrzeuge, Maschinen, Halb- und Fertigwaren“ zugeordnet. Zudem kommen mehr als 8.000 Tonnen „Chemische Erzeugnisse“ und mehr als 2.200 Tonnen „Land- und forstwirtschaftliche Erzeugnisse“, die per Luftfracht versendet bzw. empfangen werden. Der Empfang hat dabei einen Anteil von 57,1 % am gesamten Luftfrachtaufkommen.

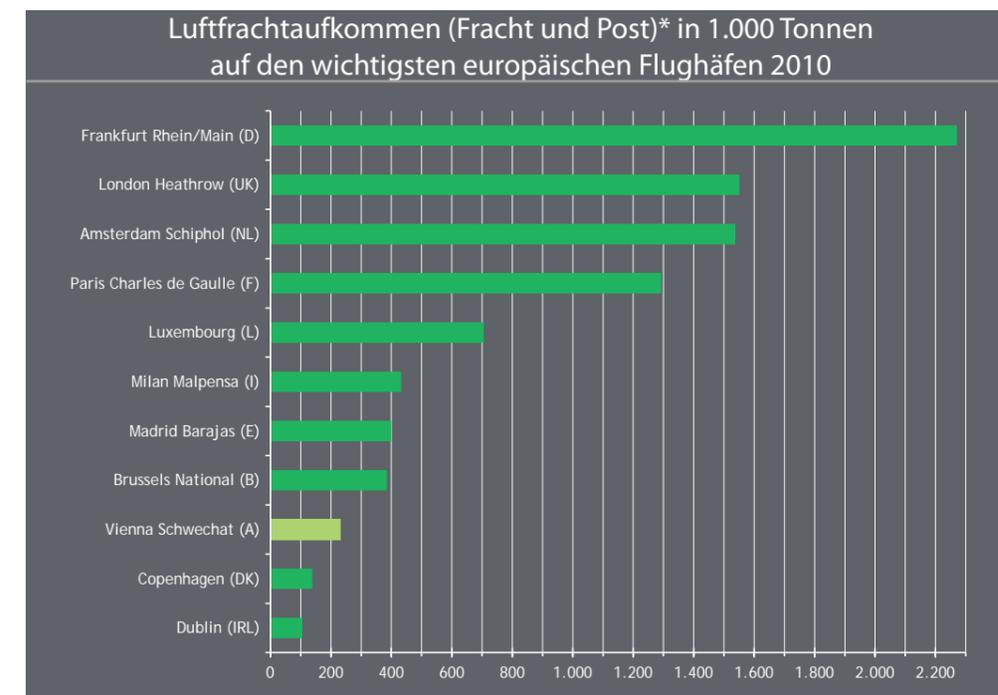
Insgesamt kommt es zu einem Rückgang des gesamten Luftfrachtaufkommens um 7,3 % im Jahr 2011.

	Versand und Transit	Empfang	Gesamt
Land- und forstwirtschaftliche Erzeugnisse u. lebende Tiere	559	1.732	2.291
Andere Nahrungs- und Futtermittel	948	555	1.503
Erdöl, Mineralerzeugnisse	79	6	84
Erze und Metallabfälle		0,4	0,4
Eisen, Stahl und NE-Metalle (E-Halbzeug)	207	227	434
Steine, Erden und Baustoffe	37	11	48
Düngemittel	-	-	-
Chemische Erzeugnisse	5.409	2.630	8.039
Fahrzeuge, Maschinen, Halb- und Fertigwaren	78.470	108.939	187.409
davon			
Fahrzeuge und Beförderungsmittel	1.098	738	1.837
Landmaschinen	11	11	22
Andere Maschinen, Apparate, Motoren u. Einzelteile	24.117	74.008	98.125
Metallwaren	433	453	886
Glas, Glaswaren, keramische u. and. mineral. Erzeugnisse	321	81	402
Leder-u. Textilwaren	1.139	4.362	5.502
Sonstige Waren	10.397	10.873	21.270
Besondere Transportgüter	40.954	18.411	59.366

\* Nomenclature uniforme de marchandise pour les statistiques de transport, revieé = einheitliches Güterverzeichnis für die Verkehrsstatistik

Quelle: Statistik Austria

Der internationale Vergleich mit europäischen Flughäfen zeigt, dass der Flughafen Wien/Schwechat beim Luftfrachtaufkommen eher geringe Umschlagsmengen aufweist. Zu den wichtigsten Flughäfen im Frachtaufkommen gehören Frankfurt Rhein/Main mit 2,3 Mio. Tonnen, London Heathrow und Amsterdam mit 1,3 Mio Tonnen sowie Paris Charles de Gaulle mit mehr als 1,2 Mio. Tonnen an Frachtaufkommen.

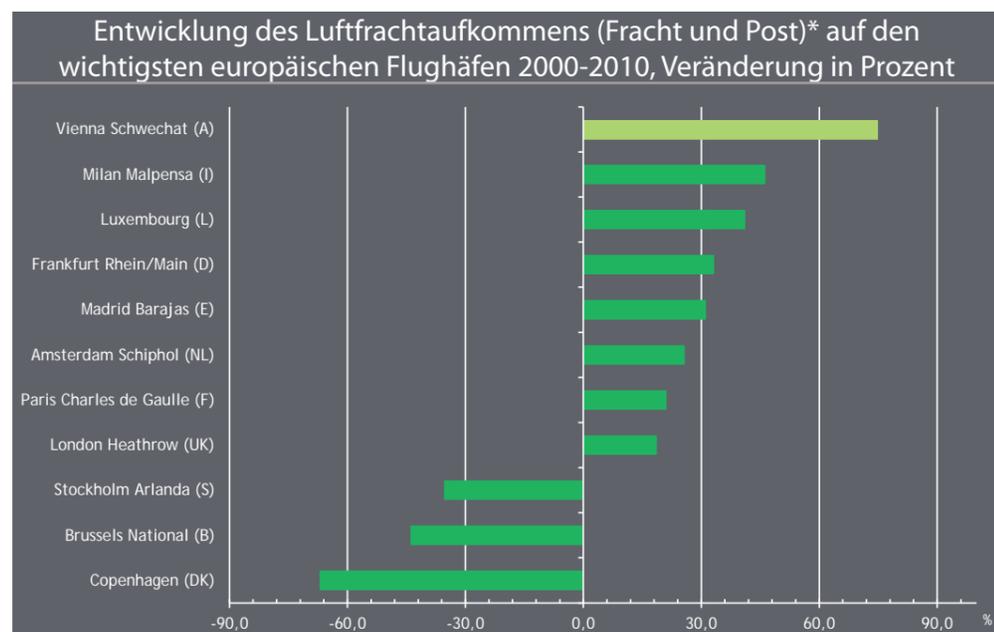


\* Empfang, Versand und Transit

Quelle: Europäische Kommission/DG Energie und Verkehr



Der Vergleich in der Entwicklung des Frachtaufkommens zwischen 2000 und 2010 zeigt, dass es bei sehr vielen in den oben angeführten Flughäfen zu einem Anstieg gekommen ist. Wien/Schwechat verzeichnet dabei die größte Zunahme in den vergangenen 10 Jahren.



\* Empfang, Versand und Transit

Quelle: Europäische Kommission/DG Energie und Verkehr

## 6.5. Donauschifffahrt

*Methodische Anmerkung: Mit der EU-Erweiterung am 1.Mai 2004 kann aufgrund der Schließung des Zollamtes Praterkai der Transitverkehr in den Jahren 2004 und 2005 nicht vollständig erhoben werden. Mit der aktuellen Rechtsgrundlage wird der Transitverkehr seit Beginn des Berichtsjahres 2007 monatsweise, basierend auf den von der Schleuse Aschach gemeldeten Schleusungen abzüglich der Fahrten in Empfang zu Tal und Versand zu Berg, auf eine mögliche Untererfassung hin geprüft und gegebenenfalls ausgeglichen. Die Wahrscheinlichkeit einer Untererfassung im Bereich des Transits ist daher bei der Interpretation der Ergebnisse zu berücksichtigen.*

Im Güterverkehr auf der Donau spielt der grenzüberschreitende Gütereingang mit einem Transportaufkommen von 5,6 Mio. Tonnen und einer Transportleistung von 5,2 Mrd. Tonnenkilometern im Jahr 2011 die bedeutendste Rolle. Der Inlandverkehr umfasst 5,7 % des gesamten

Transportaufkommens auf der Donau.

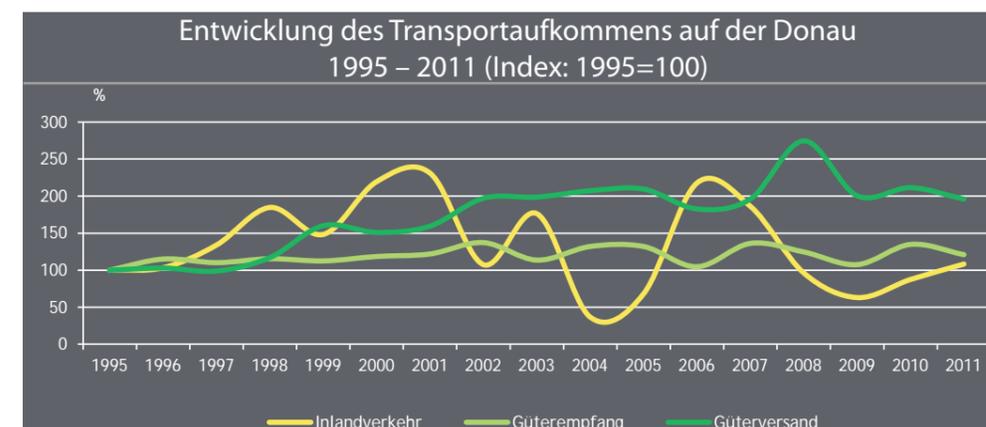
	Transportaufkommen in 1.000 Tonnen		Transportleistung in Mio. Tonnenkilometer* im In- und Ausland	
	gesamt	davon österreichische Schiffe in %	gesamt	davon österreichische Schiffe in %
Inland	565	61,9	88	83,4
Empfang	5.564	20,6	5.221	17,5
Versand	1.546	10,0	1.225	4,7
Transit*	2.268	3,5	3.065	4,2
Gesamt	9.943	17,4	9.599	12,2

\* Werte hochgewichtet

\*\* Tonnen multipliziert mit der Anzahl der zurückgelegten Kilometer

Quelle: Statistik Austria

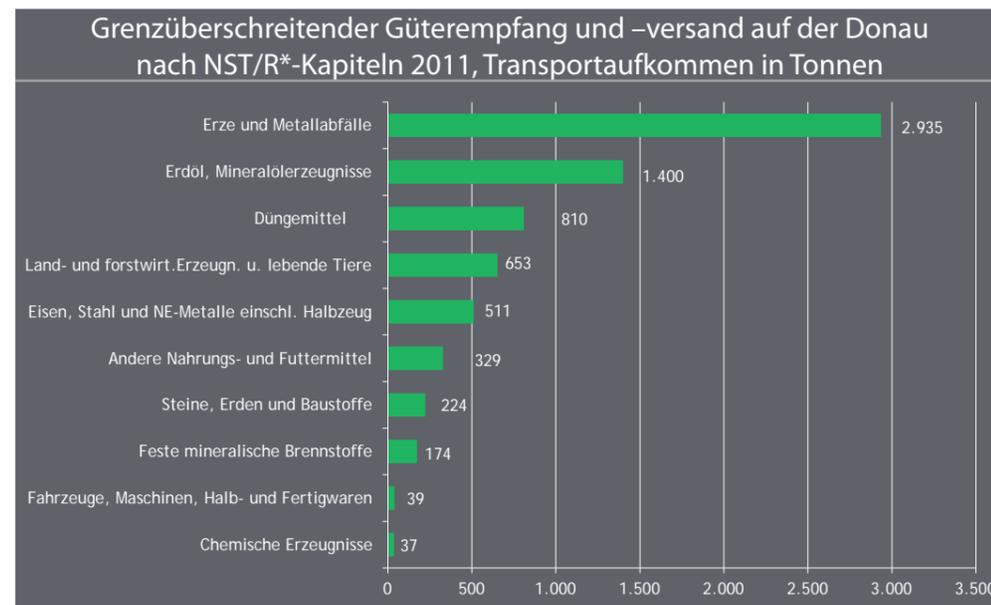
Die zeitliche Gegenüberstellung der Verkehrsarten zeigt eine dynamische Entwicklung im Güterversand verglichen mit dem Gütereingang. Die extremen Schwankungen im Inlandverkehr sind auf die – im Jahresvergleich – stark schwankenden Schotter- und Sandausbaggerungen in der Nähe der österreichischen Häfen und den wechselnden Wasserstand der Donau zurückzuführen.



Quelle: Statistik Austria



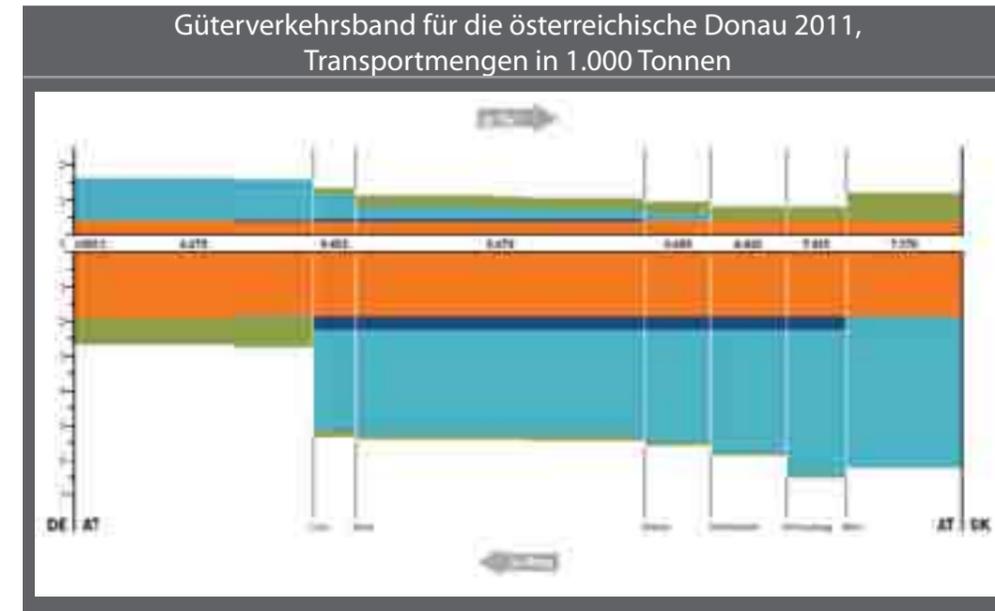
Das größte Transportaufkommen im grenzüberschreitenden Gütereingang und Güterversand im Jahr 2011 verzeichnet die Gütergruppe „Erze und Metallabfälle“ mit einem Umfang von mehr als 2,9 Mio. Tonnen bzw. 41,3 % des gesamten Transportaufkommens. Von der Gruppe Erdöl und Mineralerzeugnisse wurden insgesamt 1,4 Mio. Tonnen empfangen bzw. versendet.



\* Nomenclature uniforme de marchandise pour les statistiques de transport, révisé = einheitliches Güterverzeichnis für die Verkehrsstatistik (10 Kapitel)

Quelle: Statistik Austria

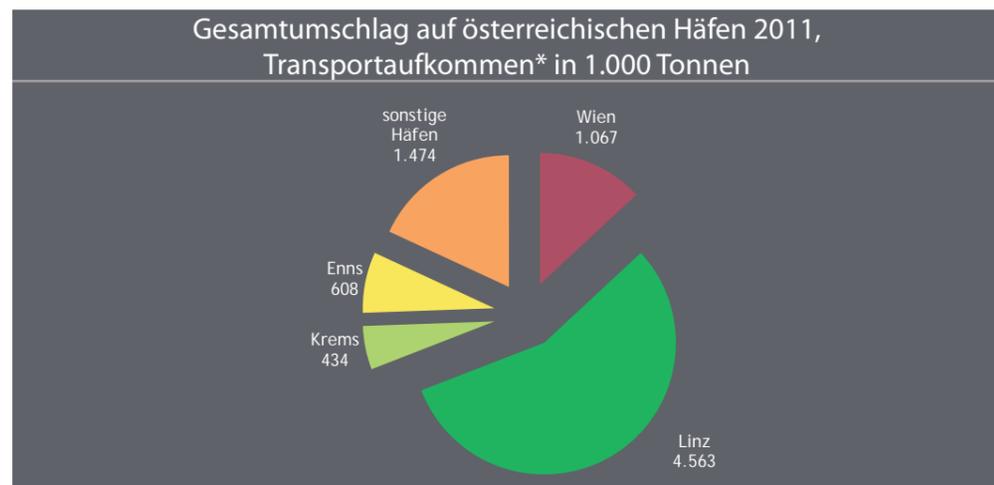
Das Güterverkehrsband stellt die Transportmengen auf den Donauabschnitten unter Berücksichtigung der Verkehrsart grafisch dar. Es ist gut ersichtlich, dass ein Großteil der Importe in Linz umgeschlagen werden, was vor allem auf Erztransporte für die voestalpine zurückzuführen ist. Im Jahr 2011 werden im Transitverkehr 4,5 mal so viele Waren zu Berg als zu Tal transportiert.



Quelle: Statistik Austria, Bearbeitung via Donau

Der wichtigste Hafen auf der Donau im Bezug auf das Transportaufkommen im Jahr 2011 ist Linz mit 4,6 Mio. Tonnen Gesamtumschlag bzw. einem Anteil von 55,4 % des gesamten Aufkommens. Der Hafen Wien weist einen Anteil von 12,9 % mit rund 1,1 Mio Tonnen auf.

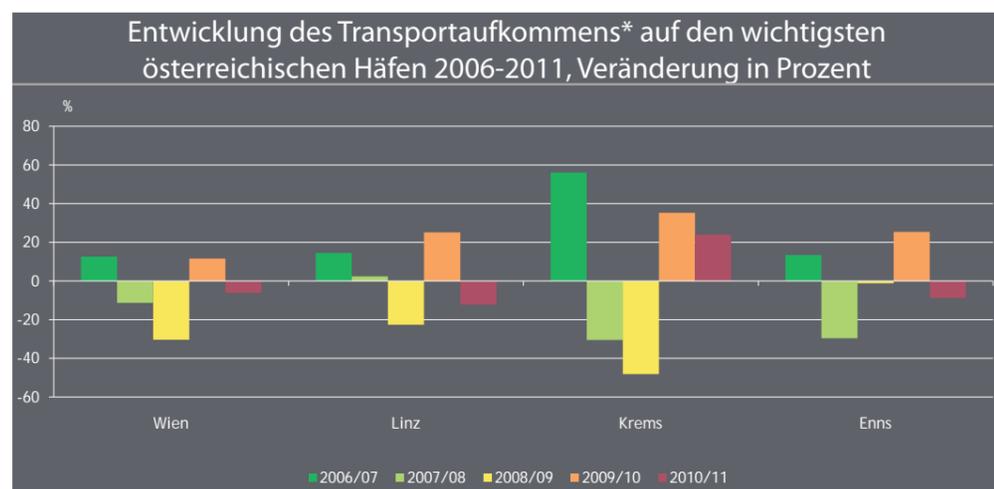




\* Summe der ein- und ausgeladenen Tonnen

Quelle: Statistik Austria

Ein Vergleich im Zeitverlauf 2006 bis 2011 zeigt deutliche Schwankungen im Transportaufkommen der wichtigsten österreichischen Donauhäfen. Der Grund liegt u.a. an den schwankenden Sand- und Schotterausgrabungen in der Nähe der österreichischen Häfen und dem wechselnden Wasserstand der Donau.



\* Summe der ein- und ausgeladenen Tonnen

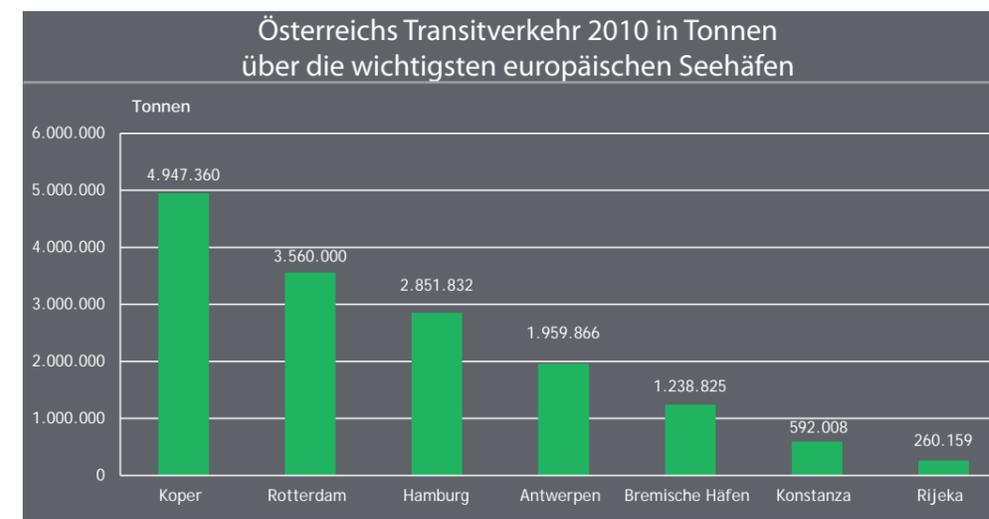
Quelle: Statistik Austria

## EXKURS

### Österreichs Transitverkehr über wichtige europäische Seehäfen

Österreich ist ein Binnenstaat und verfügt deswegen nicht über eigene Seehäfen. Da ein beträchtlicher Anteil des internationalen Handels über Seehäfen abgewickelt wird, sollen hier die wichtigsten europäischen Transithäfen für Österreich dargestellt werden.

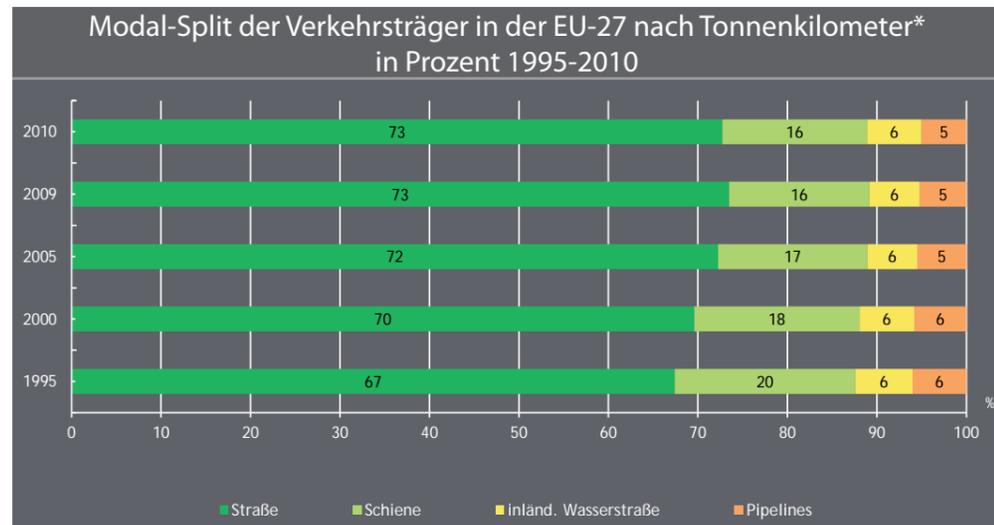
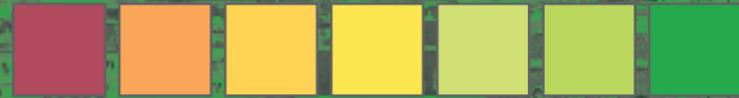
Das Gesamtaufkommen (Export und Import) des österreichischen Transitverkehrs an den 7 wichtigsten europäischen Seehäfen beträgt über 15,4 Mio. Tonnen im Jahr 2010. Das entspricht einer Steigerung von 15,7% im Vergleich zu 2009. Im Jahr 2010 ist der Hafen Koper mit rund 4,9 Mio. Tonnen der mengenmäßig wichtigste Transitseehafen für Österreich, knapp gefolgt vom Hafen Rotterdam.



Quelle: Wochenzeitung Verkehr

## 6.6. Modal Split EU 27

Im Jahr 2010 werden 72,7 % der Gütertransporte in der EU-27 auf der Straße erbracht, verglichen mit dem Jahr 1995 findet in den vergangenen Jahren eine Verschiebung von der Schiene auf die Straße statt. Der Anteil der Transporte auf der inländischen Wasserstraße und den Pipelines ist im Vergleichszeitraum leicht zurückgegangen.

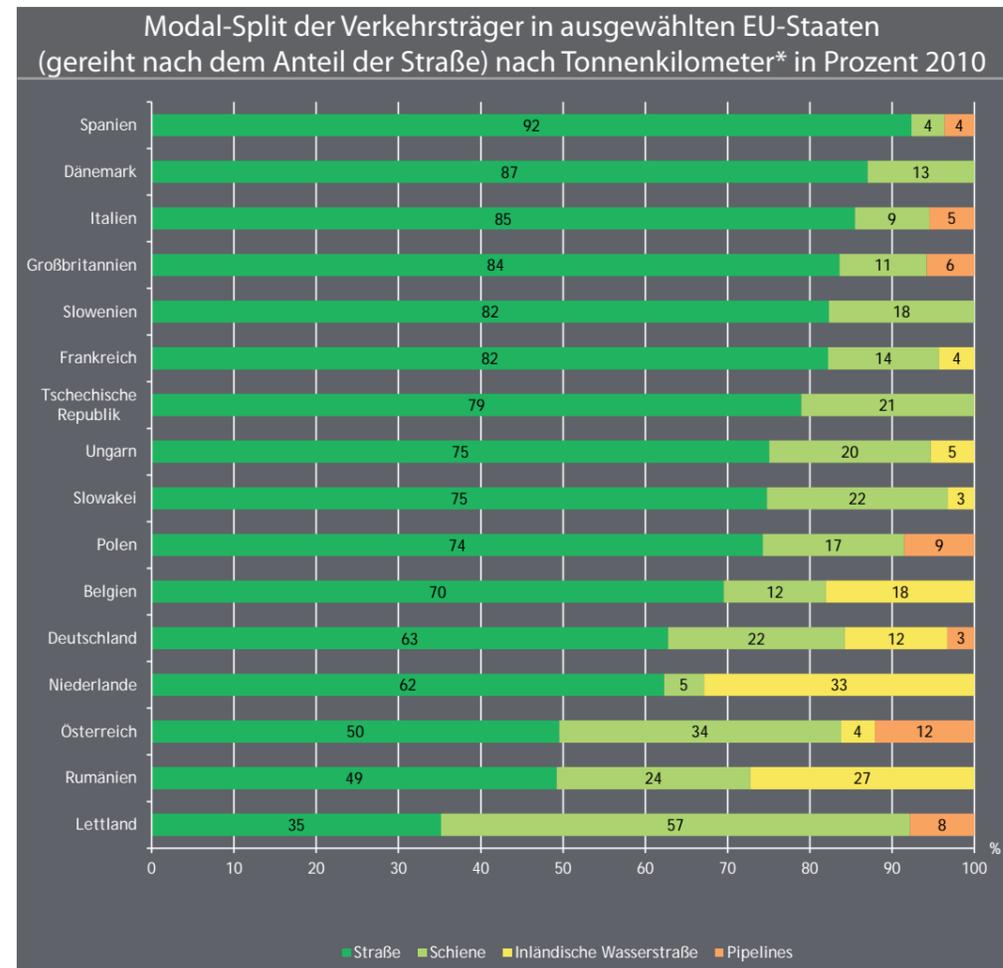


\* Tonnen multipliziert mit der Anzahl der zurückgelegten Kilometer  
Quelle: Europäische Kommission/DG Energie und Verkehr

Im Vergleich ausgewählter europäischer Länder ist die Verteilung der Transportleistung unterschiedlich. Während in Spanien, Dänemark, Italien und Großbritannien die Straße im Jahr 2010 für mehr als 80 % der Transportleistung verantwortlich ist, beträgt der Anteil in Österreich 50 %.

Die Schiene ist vor allem in Lettland, Österreich, der Tschechischen Republik, Deutschland, Slowenien und Rumänien ein wichtiger Verkehrsträger. Im Vergleich zu den anderen europäischen Ländern, in denen inländische Wasserstraßen und Pipelines nur gering für die Transportleistung verantwortlich sind, wird in Deutschland, Belgien, Rumänien und den Niederlanden ein Anteil zwischen 12 % und 33 % der Transportleistung über inländische Wasserstraßen abgewickelt.

In Österreich fällt auf die Pipelines ein Anteil von 12 % der Transportleistung.



\* Tonnen multipliziert mit der Anzahl der zurückgelegten Kilometer  
Quelle: Europäische Kommission/DG Energie und Verkehr



Die Österreichische Verkehrswirtschaft  
Daten und Fakten - Ausgabe 2012

# PERSONENVERKEHR





## 7. PERSONENVERKEHR

### 7.1. Zusammenfassender Vergleich

Der österreichische Personenverkehr wird mengenmäßig vom Autobuslinienverkehr angeführt und in weiterer Folge vom ÖBB-Schienebetrieb. Die Verkehrsträger Luftfahrt und Schifffahrt befördern im Vergleich dazu weniger Personen.

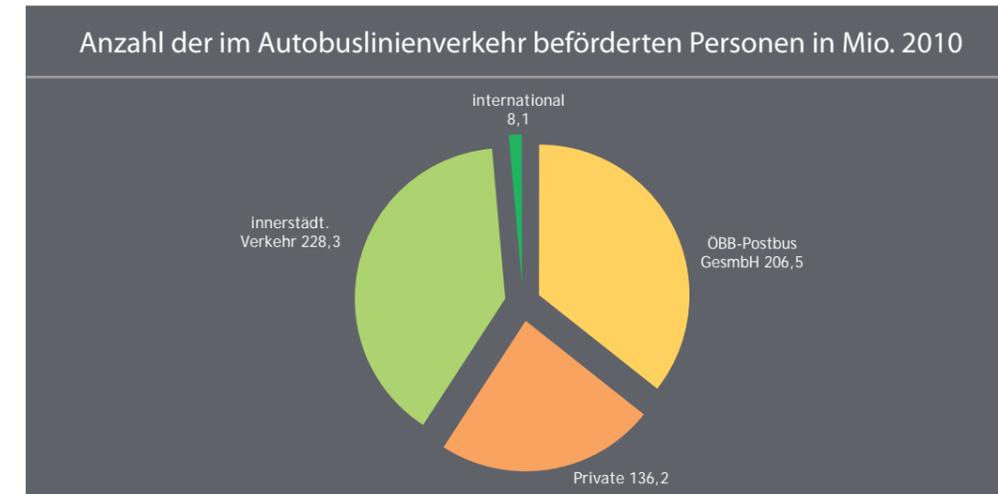
Bis auf das Jahr 2009 kommt es in den vergangenen Jahren zu einer Zunahme der beförderten Personen im Autobuslinienverkehr. Die Beförderungen im ÖBB-Schienebetrieb gehen zwischen 2010 und 2011 leicht zurück. Der Personenverkehr in der Luftfahrt setzt die dynamische Entwicklung wie in den vergangenen Jahren fort.

Anzahl der beförderten Personen 2011	
Straße (österreichische Autobuslinien 2009)	579,0 Mio.
Schiene (ÖBB)	209,0 Mio.
Luftfahrt	25,8 Mio.
Schifffahrt (Schätzung von viaDonau)	1,0 Mio.

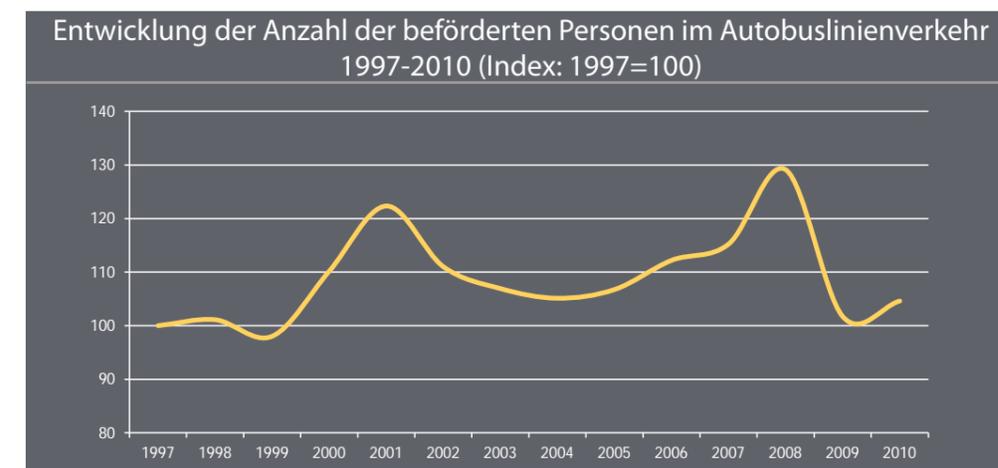
### 7.2. Straße (Buslinienverkehr)

Im Jahr 2010 werden insgesamt 579 Mio Personen im österreichischen Autobuslinienverkehr befördert. Auf den innerstädtischen Verkehr entfallen dabei 39,4 %, auf die ÖBB-Postbusse mehr als ein Drittel und mehr als ein Fünftel auf private Anbieter.

In den Jahren 1999 bis 2001 ist die Anzahl der beförderten Personen im Buslinienverkehr angestiegen. Bis 2004 kommt es zu einem Rückgang, der von einer Zunahme bis 2008 abgelöst wird. Im Jahr 2010 kommt es zu einer leichten Erhöhung in der Anzahl der beförderten Personen von 2,9 % im Vergleich zu 2009.



Quelle: Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie

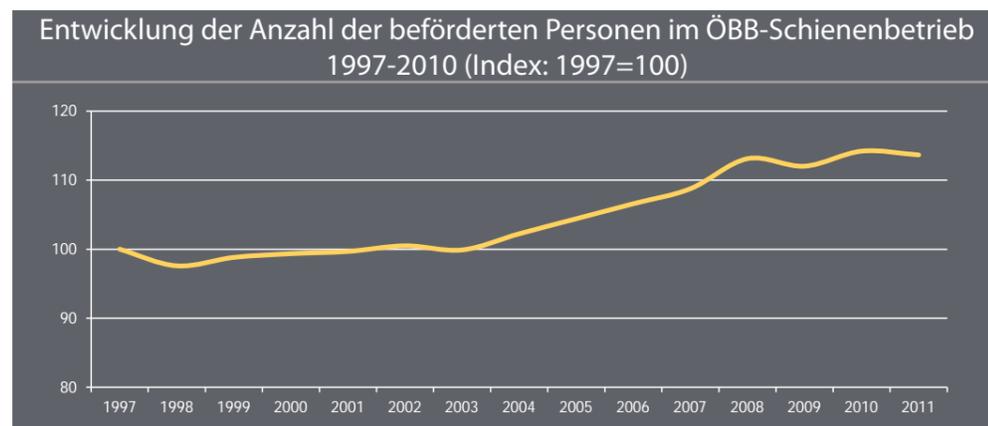


Quelle: Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie



### 7.3. Schiene

Im Jahr 2011 werden von der ÖBB ca. 209 Mio. Personen auf der Schiene befördert. Ein Vergleich über Jahre zeigt bis auf leichte Einbrüche 1998, 2003 und 2009 eine kontinuierliche Entwicklung in der Personenbeförderung. Seit dem Jahr 2004 nimmt die Anzahl der beförderten Personen merklich zu.



Quelle: ÖBB

Die Personenbeförderung auf der Schiene gemessen an den Personenkilometern hat in den EU-27 Mitgliedstaaten im Zeitraum 2000 und 2010 um 8,9 % zugenommen. In Österreich steigt die Beförderung der Personen im stärkeren Ausmaß als im EU-Durchschnitt. Große Zunahmen weisen die Länder Slowenien, Dänemark, Frankreich und Großbritannien auf. Ungarn und Italien verzeichnen Rückgänge im Ausmaß von 20,7 % bzw. 4,6 %.



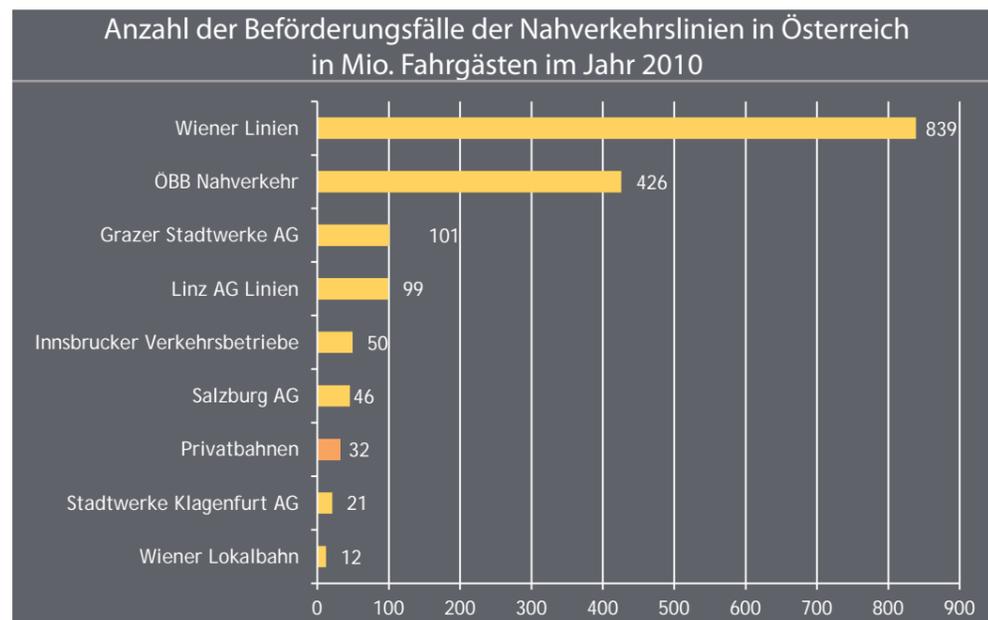
\* in Personenkilometern

Quelle: Europäische Kommission/DG Energie und Verkehr

### EXKURS Nahverkehr

Die im Kapitel Schiene ausgewiesenen Personenbeförderungen nehmen nur auf den ÖBB-Schienebetrieb Bezug. Daneben existieren weitere für den Nahverkehr in den einzelnen Landeshauptstädten wichtigen Verkehrslinienbetreiber wie die Stadtwerke Klagenfurt AG, Salzburg AG, Linz AG Linien, Grazer Stadtwerke AG, Innsbrucker Verkehrsbetriebe, Wiener Lokalbahnen AG und die Wiener Linien. Diese Nahverkehrslinienbetreiber befördern im Jahr 2010 in Summe rund 1,2 Mrd. Fahrgäste per Straßenbahn, U-Bahn oder Autobus. Mit den ÖBB sind es insgesamt 1,6 Mrd. Fahrgäste. Die ÖBB verzeichnen 2010 insgesamt 460 Mio. Fahrgäste inklusive dem Fernverkehr und 426 Mio. Fahrgäste abzüglich des Fernverkehrs auf der Schiene. Zusätzlich verzeichnen die Privatbahnen im Jahr 2010 rund 32 Mio. Beförderungsfälle.

Ein Hinzurechnen dieser Beförderungsfälle zum Modal-Split im Personenverkehr (siehe dazu Kapitel „Verkehrsmittelwahl in der EU“) würde diesen deutlich zugunsten des Verkehrsträgers verändern. Wie stark sich dieser verändern würde, kann nicht dargestellt werden, weil Daten zu den Personenkilometern im Nahverkehrsbereich leider nicht verfügbar sind.



\* inklusive Salzburger Lokalbahnen  
Quelle: Geschäftsberichte Grazer Stadtwerke AG, Innsbrucker Verkehrsbetriebe, Linz AG Linien, ÖBB, Salzburg AG, STW Stadtwerke Klagenfurt AG, Wiener Linien, Wiener Lokalbahnen AG

#### 7.4. Luftfahrt

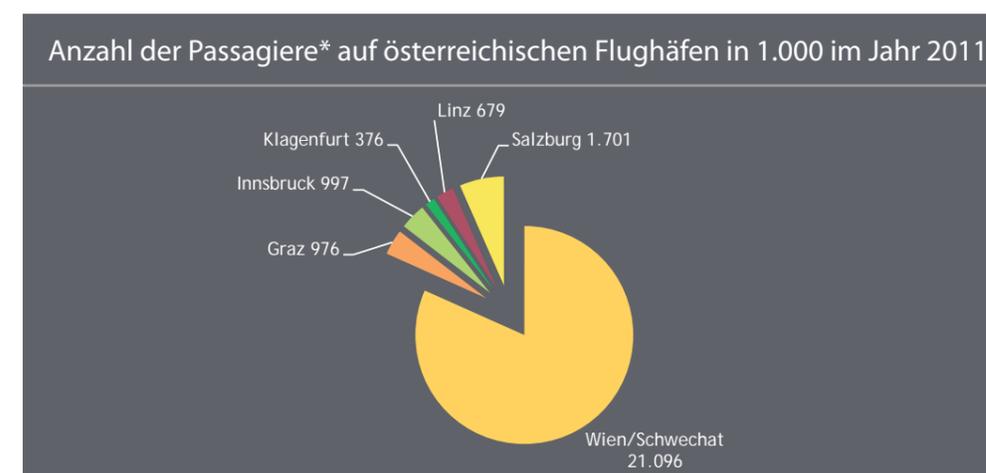
Im nationalen Vergleich werden im Jahr 2011 auf den österreichischen Flughäfen insgesamt 25,8 Mio. Passagiere abgefertigt. 82 % davon entfallen auf den Flughafen Wien/Schwechat und nicht ganz ein Zehntel auf Salzburg. Die Anzahl der Transfer Passagiere am Flughafen Wien beträgt 6,52 Mio. im Jahr 2011 und stellt damit einen Anteil von 30,9 % der Gesamtpassagiere in Wien dar (Quelle: Flughafen Wien).

Im Zeitverlauf 1994 bis 2008 wächst die Passagieranzahl auf allen österreichischen Flughäfen kontinuierlich. Im Jahr 2009 kommt es zu einem Rückgang der Fluggäste. Nach diesem kommt es in den darauffolgenden Jahren zu einer Erhöhung der abgefertigten Passagiere. Zwischen 2010 und 2011 beträgt die Steigerung 5,6%.

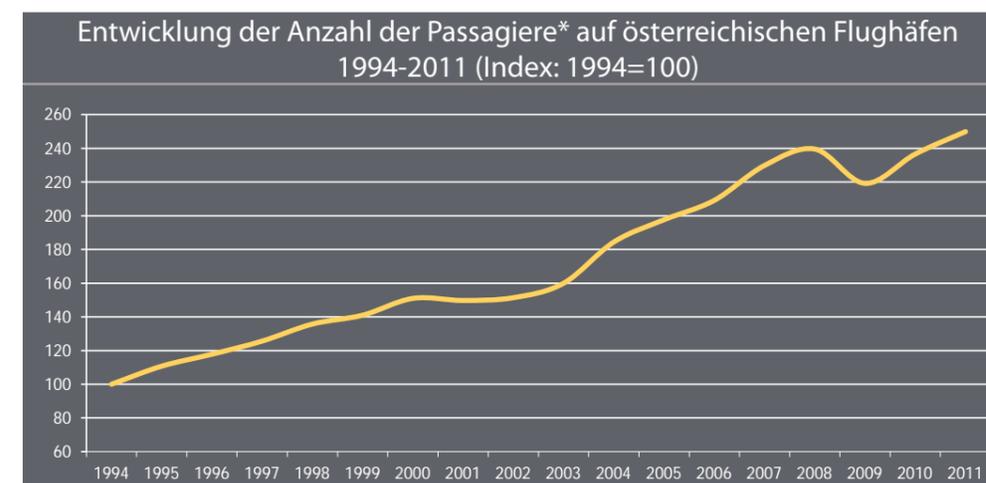
In Bezug auf die Linienflüge bei den Reisedestinationen der Fluggäste ist Deutschland als Endziel mit über 2,5 Mio. Fluggästen im Jahr 2010 an erster Stelle.

Im Charterflugverkehr verzeichnen die Türkei und Ägypten als Sommerurlaubsländer die mei-

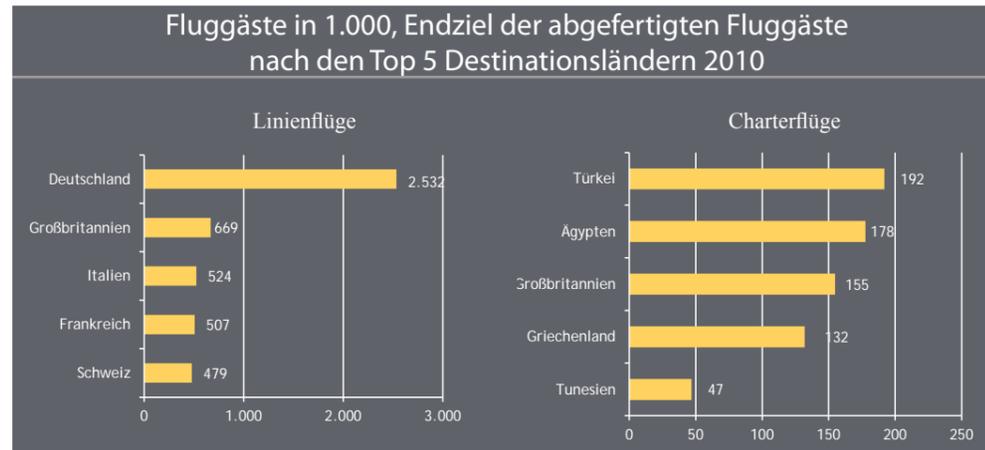
sten Fluggäste im Berichtsjahr 2010. Die Anzahl der Fluggäste nach Griechenland, Türkei, Großbritannien und nach Tunesien reduziert sich im Vergleich zum Vorjahr. Die Anzahl der abgefertigten Fluggäste bei Flügen nach Ägypten ist zu 2009 angestiegen.



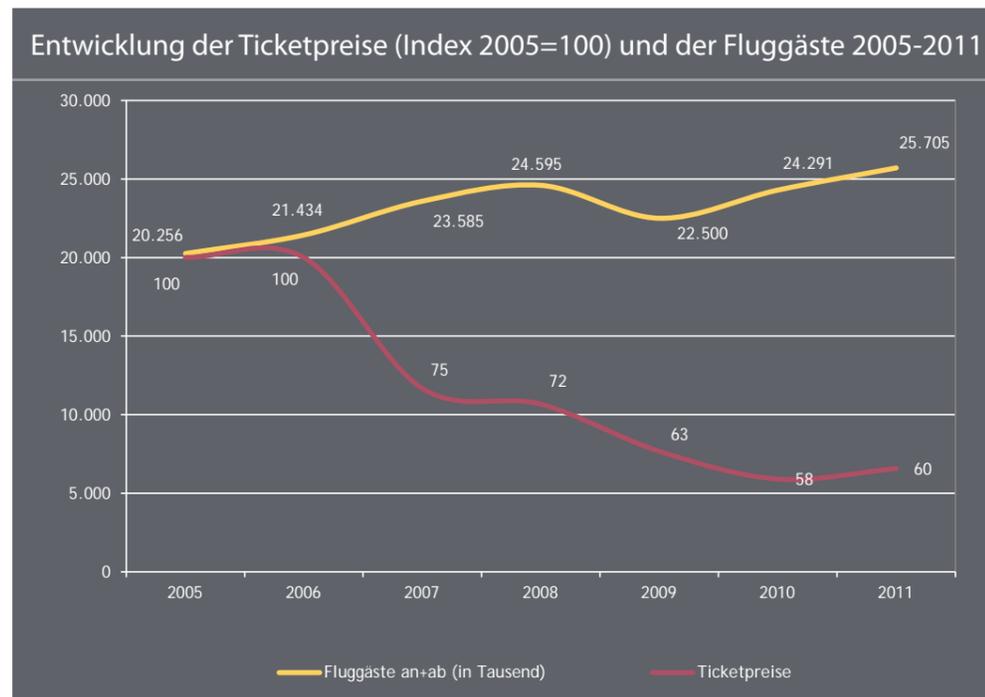
\*an, ab + Transit  
Quelle: Statistik Austria



\*an, ab + Transit  
Quelle: Statistik Austria



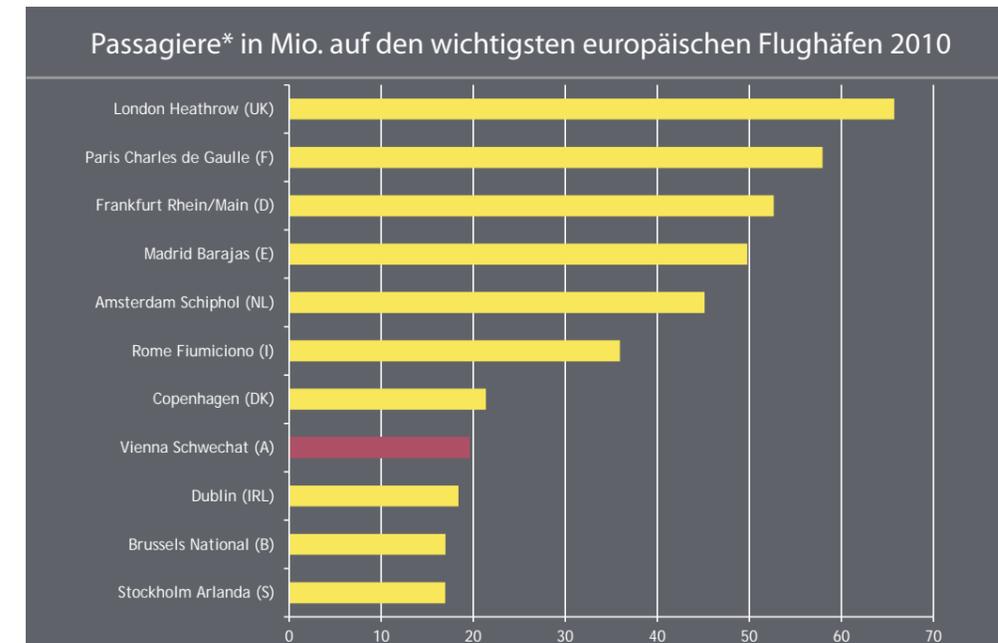
Quelle: Statistik Austria



Quelle: Statistik Austria

Die Gegenüberstellung von Fluggästen und Ticketpreisen zeigt, dass es zwischen 2005 bis 2010 mit dem Ansteigen der Passagierzahlen gleichzeitig zu einem Rückgang der Ticketpreise kommt. Mit 2011 steigen nicht nur die Passagierzahlen, sondern auch die Ticketpreise.

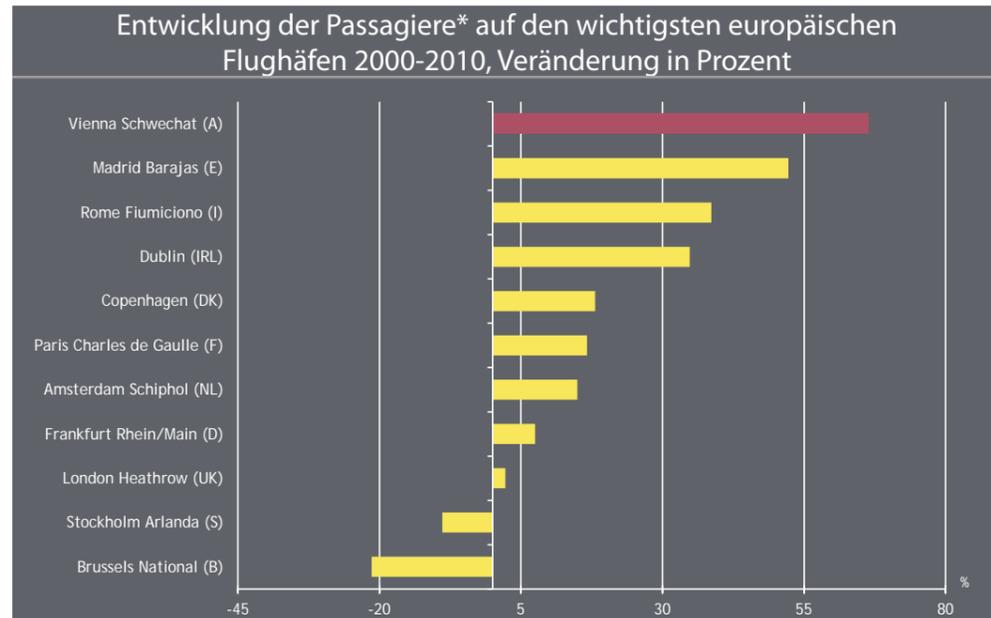
Im europäischen Vergleich – gemessen am Passagieraufkommen – ist der Flughafen London Heathrow (2010: 65,7 Mio. Fluggäste) der wichtigste Flughafen. In Paris Charles de Gaulle und Frankfurt Rhein/Main werden 2010 mehr als 50 Mio. Passagiere abgefertigt. Wien/Schwechat verzeichnet 19,6 Mio. Fluggäste und spielt wie im Güterverkehr im internationalen Vergleich eher eine kleinere Rolle.



\*an, ab + Transit

Quelle: EU-Kommission/DG Energie und Verkehr

Im Zeitraum 2000 und 2010 ist das Passagieraufkommen auf den Top 3 Flughäfen (London Heathrow, Paris Charles de Gaulle, Frankfurt Rhein/Main) gestiegen. Den größten Anstieg in den vergangenen Jahren verzeichnen im europäischen Vergleich die Flughäfen in Madrid und Wien/Schwechat.



\*an, ab + Transit

Quelle: EU-Kommission/DG Energie und Verkehr

### 7.5. Schifffahrt

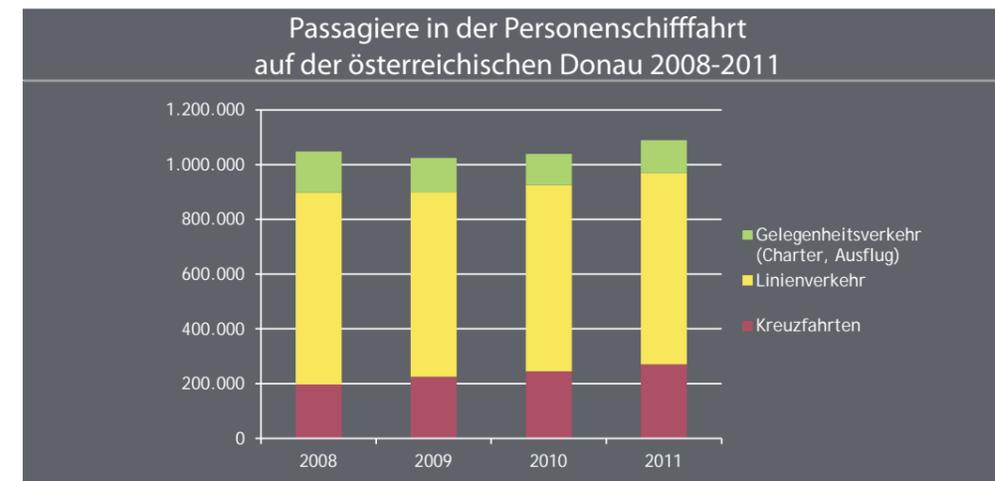
Mit dem Jahr 2003 kommt es zu einer Änderung der Rechtsgrundlagen betreffend die Erhebung des Personenverkehrs auf der Donau mit der Folge, dass dieser nicht mehr von Statistik Austria erhoben wird. Bei den unten angeführten Zahlen handelt es sich daher um Zuschätzungen – durchgeführt von via Donau - die auf der Annahme einer durchschnittlichen Auslastung der Personenschiffe von 40 % beruhen.

Wie in den Vorjahren sind auch 2011 in der Personenschifffahrt auf der österreichischen Donau in Summe mehr als eine Million Passagiere unterwegs (um 4,6 % mehr als 2010). Den Großteil bilden die ca. 700.000 im Linienverkehr beförderten Personen (+2,3 % gegenüber 2010). Auf Kabinenschiffen werden rund 270.000 Kreuzfahrt-Passagiere registriert (+10,2 %). Im Gelegenheitsverkehr nehmen etwa 120.000 Personen Themen-, Sonder- und Charterfahrten in Anspruch (+6,1 %).

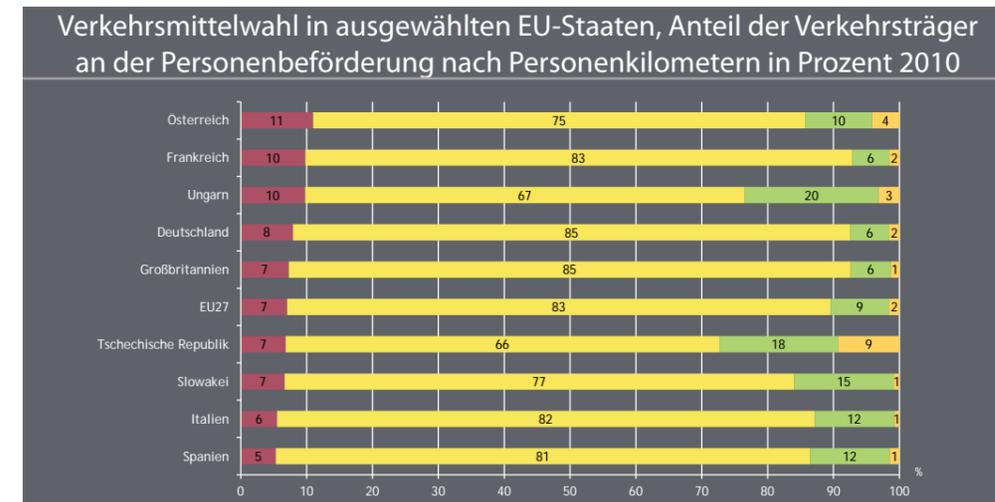
### 7.6. Verkehrsmittelwahl in der EU

Der Schwerpunkt in der Personenbeförderung liegt in der Benützung von Personenkraftwagen. Der Anteil im EU-27 Durchschnitt im Jahr 2010 gemessen an Personenkilometern beträgt 83

%, Österreich liegt mit 75 % darunter. In Deutschland und in Frankreich liegt der Anteil bei 85 % bzw. 83 %. Das zweithäufigste gewählte Verkehrsmittel sind in den meisten Ländern die Busse. Besonders hoch ist deren Anteil in Ungarn und der Tschechischen Republik mit 20 % bzw. 18 %, der EU-27 Durchschnitt liegt bei 9 %, also wesentlich darunter. Der Eisenbahnanteil liegt zwischen 5 % z.B. in Spanien und maximal 11 % in Österreich. Der Eisenbahnanteil liegt zwischen 5 % z.B. in Spanien und maximal 12 % in Ungarn.



Quellen: via Donau Jahresberichte



Quelle: EU-Kommission/DG Energie und Verkehr

